



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Departament Infrastruktury

KIN.410.003.03.2017

P/17/031

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
ul. Filtrowa 57, 02-056 Warszawa
T +48 22 444 56 49, F +48 22 444 57 43
kin@nik.gov.pl

Adres korespondencyjny: Skr. poczt. P-14, 00-950 Warszawa 1

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/17/031 - Bezpieczeństwo przewozów kolejowych.
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Departament Infrastruktury
Kontrolerzy	<ol style="list-style-type: none">1. Andrzej Sykała, doradca techniczny, upoważnienie do kontroli nr KIN/34/2017 z dnia 10 maja 2017 r.2. Leszek Korczak, doradca ekonomiczny, upoważnienie do kontroli nr KIN/41/2017 z dnia 16 maja 2017 r.3. Natasza Sikora, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr KIN/43/2017 z dnia 16 maja 2017 r.4. Kinga Poprzycka-Harczuk, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr KIN/36/2017 z dnia 10 maja 2017 r.5. Paweł Zambrzycki, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr KIN/55/2017 z dnia 6 czerwca 2017 r. <p>(dowód: akta kontroli str. 1-10)</p>
Jednostka kontrolowana	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., 03-734 Warszawa, ul. Targowa 74, dalej PKP PLK S.A. lub Spółka.
Kierownik jednostki kontrolowanej	Ireneusz Merchel, Prezes Zarządu Spółki (od dnia 31 marca 2016 r.). Wcześniej, w objętym kontrolą okresie 2016-2017 (I półrocze) Prezesem Zarządu Spółki był Antoni Jasiński (od dnia 30 grudnia 2015 r.). <p>(dowód: akta kontroli str. 340)</p>

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia¹ podejmowane przez Spółkę w okresie objętym kontrolą działania mające na celu utrzymanie linii kolejowych w stanie techniczno-eksploatacyjnym zapewniającym bezpieczeństwo przewozów oraz związane z ochroną pasażerów i ładunków na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych. Nastąpiła poprawa bezpieczeństwa pasażerów i ładunków przewożonych koleją. Ustalenia kontroli wykazały jednak, że pomimo tych działań stan linii kolejowych zarządzanych przez Spółkę nie był w pełni zadowalający. Doszło również do osłabienia integralności posiadanej przez Spółkę infrastruktury kolejowej, co związane było z wniesieniem części urządzeń, w tym podstacji energetycznych wchodzących w skład systemu „Energia”, zasilającego linie kolejowe PKP PLK S.A., do sprywatyzowanej spółki PKP Energetyka S.A.

Uzasadnienie oceny ogólnej

W 2016 r. w dobrym i dostatecznym stanie techniczno-eksploatacyjnym było 66,4% linii kolejowych, natomiast pozostała sieć kolejowa wymagała remontów lub modernizacji. Na zarządzanej przez PKP PLK S.A. sieci kolejowej obniżeniu uległa liczba zdarzeń (o 10,7%), łączna wartość poniesionych strat (o 26,5%), nastąpił również spadek liczby kradzieży i dewastacji infrastruktury kolejowej (o 26,5%)². Poprawa bezpieczeństwa na sieci kolejowej PKP PLK S.A. była procesem ciągłym, na co wskazują statystyki Policji, dotyczące zmniejszenia liczby przestępstw

¹ Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna.

² Raport „Informacja o stanie bezpieczeństwa na obszarze kolejowym za 2016 rok” (akta kontroli str. 3214, 3216).

popelnionych, w latach 2012-2016, m.in. w kategoriach: rozboje, kradzieże i wymuszenia (o 57,2%) oraz bójki i pobicia (o 72,4%).

W wyniku prowadzonych prac modernizacyjnych przez PKP PLK S.A. w 2016 r. przybyło: 18 komputerowych okręgów nastawczych, 101 przejazdów kolejowych wyposażonych w uruchamiane samoczynnie urządzenia komputerowe, 847 nowych napędów zwrotnicowych. Na dzień 31 grudnia 2016 r. eksploatowanych było 27 Lokalnych Centrów Sterowania (LCS), cztery LCS z systemem sterowania ruchem kolejowym (srk) dedykowanym dla linii mało obciążonych oraz 20 odcinków linii, na których odbywało się zdalne sterowanie. W sumie zdalnym sterowaniem objętych było 147 okręgów nastawczych o łącznej liczbie 2585 zwrotnic przeliczeniowych i 3175 sygnalizatorów na 1482 km linii. Przeważająca liczba stacyjnych urządzeń srk była w dostatecznym stanie technicznym.

Do dnia 31 grudnia 2016 r. liczba urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru eksploatowanych na zarządzanych przez PKP PLK S.A. liniach kolejowych wzrosła do 204 szt. (192 szt. na koniec 2015 r.), a stan techniczny 91,6% urządzeń określono jako dobry (w 2015 r. – 83,4%).

Według stanu na dzień 31 grudnia 2016 r. na 11 826 km zelektryfikowanych linii kolejowych zarządzanych przez Spółkę eksploatowano 24 742 torokilometrów (tkm) sieci trakcyjnej. W 2016 r. w stanie dobrym i dostatecznym, tj. pozwalającym na dalszą bezpieczną eksploatację była sieć stanowiąca łącznie 66,4% długości eksploatowanej sieci, natomiast sieć stanowiąca 33,6% była w stanie niezadowolającym i niewłaściwym, tj. pozwalającym na jej dalszą eksploatację przy zwiększonym nadzorze diagnostycznym, ale wymagającym remontu/modernizacji lub przebudowy z powodu złego stanu technicznego. Urządzenia sieci trakcyjnej na długości 13 856 tkm (56% eksploatowanej sieci) uniemożliwiały uzyskiwanie prędkości eksploatacyjnych powyżej 120 km/h.

Rozpoczęcie wdrażania systemu GSM-R w Polsce zostało opóźnione w stosunku do terminów wskazanych w Narodowym Planie Wdrażania ERTMS z powodu podjętej w 2009 r. decyzji o zmianie beneficjenta projektów związanych z wdrożeniem ERTMS/GSM-R oraz przeniesienia odpowiedzialności za przygotowanie i realizację projektów dot. GSM-R z Telekomunikacji Kolejowej Sp. z o.o. (dalej: TK Sp. z o.o.) do PKP PLK S.A. Wymagało to przeprowadzenia zmian organizacyjnych w PKP PLK S.A. w związku z przejściem zespołu ds. GSM-R z TK Sp. z o.o. (wrzesień 2009 r.) oraz weryfikacji założeń strategii wdrażania systemu w celu dostosowania ich do uwarunkowań PKP PLK S.A. Na opóźnienia w realizacji systemu ERTMS wpływ miały także opóźnienia związane z zakończeniem robót warstwy podstawowej w ramach inwestycji modernizacyjnych prowadzonych na liniach kolejowych.

Ustalenia kontroli wykazały również, że w okresie objętym kontrolą jako jeden z podstawowych systemów zapobiegania wypadkom kolejowym eksploatowano system Radio-stop, który z powodu przestarzałych rozwiązań technologicznych był niezabezpieczony przed nieuprawnionym użyciem przez osoby trzecie. Wg statystyk, w ostatnich pięciu latach skala nieuprawnionego użycia tego sygnału wzrastała rokrocznie, a działania Spółki ograniczały się do rejestracji takich przypadków i prowadzenia postępowań w celu wykrycia sprawców. Skuteczność podejmowanych w tym zakresie działań przez Komendę Główną Straży Ochrony Kolei (dalej: KG SOK) była niska, m.in. z uwagi na brak stosownych uprawnień. Nie prowadzono przy tym działań związanych z zabezpieczeniem tego sygnału, natomiast zaplanowano zastąpienie go w przyszłości systemem szyfrowanej komunikacji kolejowej GSM-R (od 2023 r.). Jednocześnie, system Radio-stop stanowił istotny element bezpieczeństwa w ruchu pociągów. Jego użycie w latach 2012-2017 (I półrocze) zapobiegło 58 kolizjom pojazdów kolejowych.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Wypełnianie zadań w zakresie nadzoru nad utrzymaniem linii kolejowych w stanie techniczno-eksploatacyjnym zapewniającym bezpieczeństwo na obszarze kolejowym.

1.1. Zabezpieczenie, przez wprowadzony w PKP PLK S.A. system zarządzania bezpieczeństwem (SMS), wypełniania zadań związanych z nadzorem nad utrzymaniem linii kolejowych w stanie technicznym zapewniającym bezpieczeństwo przewozu pasażerów i ładunków.

Opis stanu faktycznego

Zgodnie z § 19 *Regulaminu Organizacyjnego PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrala*³, wdrażanie i doskonalenie systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS) oraz opracowywanie programu poprawy bezpieczeństwa należało do zadań Biura Bezpieczeństwa. Plan kontroli Biura Bezpieczeństwa na 2016 r. obejmował 29 tematów do realizacji we wszystkich lub wybranych jednostkach organizacyjnych Spółki, w tym w Zakładach Linii Kolejowych (dalej: ZLK). W 2016 r. Biuro zrealizowało 457 z 473 zaplanowanych kontroli, podczas których stwierdzono 1341 nieprawidłowości i wydano 929 zaleceń. Zgodnie z informacją podaną przez Biuro Bezpieczeństwa, wszystkie zalecenia zostały zrealizowane. Szczegółowym badaniem objęto sposób realizacji sześciu zaleceń wydanych podczas realizacji trzech kontroli. Pięć zaleceń zostało zrealizowanych, a od realizacji jednego odstąpiono z uzasadnionych powodów. W 2016 r. Biuro Bezpieczeństwa przeprowadziło również 18 kontroli pozaplanowanych oraz 62 kontrole doraźne. (akta kontroli str.1001-1086,1190-1311,1440-1560, 1614-1621,1791-1794,1806-1855)

W 2015 r. Biuro Bezpieczeństwa zrealizowało wszystkie dziewięć zaplanowanych przedsięwzięć, a w 2016 r. z ośmiu zaplanowanych nie zrealizowało jednego (wyposażenia strażnic na przejazdach kat. A o najwyższym poziomie ryzyka w urządzeniu sygnalizacji świetlnej). Projekt został przeniesiony do realizacji na grudzień 2017 r., z powodu trudności z wykonaniem przez dostawców urządzeń.

W opracowanym przez PKP PLK S.A. *Programie Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego na rok 2016* określono cele i plan działania oraz plan monitorowania celów Programu Poprawy Bezpieczeństwa. Badaniem objęto sześć poddziałań, które zgodnie ze sprawozdaniami ZLK zostały zrealizowane. Działania te nie były objęte kontrolami Biura Bezpieczeństwa. Ze sprawozdania z realizacji ww. Programu wynika, że dziewięć spośród 15 celów szczegółowych zostało zrealizowanych właściwie, realizacja dwóch jest na poziomie ostrzegawczym, trzech została oceniona na stan alarmowy. Brak jest danych o stanie realizacji jednego celu.

Jednym z przyjętych celów, którego realizacja znajdowała się w stanie alarmowym, było zmniejszenie liczby wypadków zaistniałych z winy pracowników Spółki o 10%. Jednak liczba ta wzrosła w porównaniu do 2015 r. z 22 do 33, tj. zwiększyła się o 50%. Stan alarmowy celu określonego jako zmniejszenie liczby zdarzeń związanych z prowadzonymi pracami utrzymaniowymi wynikał ze wzrostu liczby tych zdarzeń z 14 do 17, tj. o 21%. Trzeci cel, którego realizację oceniono na stan alarmowy, to zmniejszenie o 3% łącznej liczby wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych. Wypadków tych w 2016 r. było więcej o 10% w stosunku do roku poprzedniego (ich liczba wzrosła ze 181 do 200).

(akta kontroli str. 1354-1415, 1420-1431, 1613-1621)

³ Załącznik do uchwały Nr 256/2017 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 14 marca 2017 r.

Spółka posiadała system ewidencjonujący każdy przejazd i opóźnienie pociągu (wraz z podaniem przyczyny) – System Ewidencjonowania Pracy Eksploatacyjnej (SEPE). System służył ewidencjonowaniu przejazdów, oceny ich jakości oraz rozliczeń z przewoźnikami. Dane do systemu wprowadzali dyżurni ruchu. Były to: czasy przejazdu i powiadomienia o przewozie towarów niebezpiecznych. System zawierał także informacje o położeniu pociągów z nadajników GPS i interfejsów (z urządzeń przytorowych). System umożliwiał generowanie danych i filtrowanie informacji, m.in. ze względu na: przewoźnika, miejsce odjazdu/przyjazdu, opóźnienia (wraz z podaniem przyczyn), przedziały godzinowe, rodzaje pociągów. Dane z GPS i interfejsów wprowadzane były na bieżąco, a przez dyżurnych ruchu z przesunięciem czasowym (w założeniu do 10 minut). Raporty miesięczne zawierały wykaz i listę pociągów nieobsłużonych, wykaz pociągów obsługiwanych z opóźnieniem (po zalecanych 10 minutach) oraz ich listę. System zawierał również „Księgę wydarzeń”, z której korzystali m.in. pracownicy odpowiedzialni za prowadzenie systemu WiW (Wypadki i Wydarzenia). Biuro Bezpieczeństwa korzystało z aplikacji WiW, do której wprowadzane były dane dotyczące wszystkich zdarzeń związanych z infrastrukturą Spółki. Dane wprowadzane były zazwyczaj w następnym dniu po zdarzeniu, na podstawie zapisów ujętych w SEPE, a następnie były uzupełniane zgodnie z ustaleniami zawartymi w dokumentacji powypadkowej. System umożliwiał generowanie wszystkich zdarzeń, jakie miały miejsce w danym okresie oraz generowanie raportów statystycznych za żądany okres czasu. System nie generował powiadomień do służb. Na podstawie zapisu w systemie pracownicy mogli informować o zdarzeniach zainteresowane podmioty, tj. Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego (UTK), Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych (PKBWK) oraz Policję (w ciągu 24 godzin organy te należało powiadomić pisemnie). Brak było systemu informatycznego umożliwiającego bieżące monitorowanie stanu infrastruktury kolejowej. Informacje dotyczące stanu infrastruktury kolejowej zbierane były z ZLK w formie tabelarycznej w arkuszach kalkulacyjnych Excel⁴.

(akta kontroli str. 1432-1439, 1561-1603, 1859)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

1.2. Wypełnianie przez PKP PLK S.A. zadań w zakresie diagnostyki linii kolejowych w sposób umożliwiający rzetelną ocenę stanu technicznego nawierzchni kolejowej, podtorza, obiektów inżynierskich, budynków i budowli oraz skuteczność nadzoru nad ich utrzymaniem w stanie technicznym zapewniającym bezpieczeństwo przewozów.

Opis stanu
faktycznego

Biuro Dróg Kolejowych sporządzało coroczne sprawozdania (na dzień 31 grudnia) dotyczące ilości i jakości infrastruktury kolejowej, celem załączenia informacji do sprawozdania Zarządu Spółki za dany rok. Z otrzymanych sprawozdań wynika, że długość linii podtorza w stanie dobrym na koniec 2016 r. uległa zmniejszeniu o 111 km w stosunku do stanu z końca 2015 r., natomiast długość linii w stanie złym była o 10 km mniejsza. Liczba obiektów inżynierskich w stanie dobrym uległa w ww. okresie zmniejszeniu o 322 sztuki, zwiększyła się natomiast o 71 liczba obiektów w stanie złym. Stopień degradacji stanu technicznego obiektów inżynierskich zwiększył się w stosunku do końca 2015 r. Przykładowo, liczba obiektów wyłączonych z użytkowania wzrosła z 24 do 34, a zagrożonych wyłączeniem z użytkowania z 38 do 74. Liczba obiektów eksploatowanych

⁴ Raporty roczne lub półroczne.

bez ograniczeń parametrów użytkowych spadła z 23 779 na koniec 2015 r. do 23 330 na koniec 2016 r. W celu ograniczenia postępującej degradacji obiektów inżynierskich, Biuro Dróg Kolejowych wprowadziło nowe regulacje, instrukcje i wytyczne, dokonało przeglądu wytypowanych obiektów w celu m.in. określenia warunków ich eksploatacji; przeprowadzono także trzy projekty badawcze. Spółka prowadziła ewidencję ograniczeń prędkości w aplikacji POSEOR, a analizę tej ewidencji prowadzono w formie comiesięcznego raportu operacyjnego. Analiza objęła ograniczenia prędkości stałych i czasowych wprowadzonych ze względu na stan elementów infrastruktury drogowej oraz bilans zmian ograniczeń prędkości (niezależnie od przyczyny). Liczba ograniczeń prędkości w 2016 r. w stosunku do roku poprzedniego zmalała. Na koniec 2015 r. na wszystkich torach zarządzanych przez Spółkę obowiązywało 4740 ograniczeń prędkości (w tym 1461 ograniczeń spowodowanych stanem torowisk i wadliwie działających urządzeń srk), a koszt robót dla ich usunięcia oszacowano na 4,8 mld zł. Na koniec 2016 r. obowiązywało 4162 ograniczeń (w tym 1199 ograniczeń spowodowanych stanem torowisk i wadliwie działających urządzeń srk), a koszt likwidacji oszacowano na 4,1 mld zł.

(akta kontroli str.1309-1351,1561-1562,1746-1762,1771-1775,1856-1858,1860-1864)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

1.3. Wypełnianie przez PKP PLK S.A. zadań w zakresie optymalizacji wyposażania linii kolejowych w urządzenia i systemy: automatyki, telekomunikacji oraz detekcji stanów awaryjnych w sposób zapewniający bezpieczeństwo przewozu pasażerów i ładunków.

Opis stanu
faktycznego

Zakres działania Biura Automatyki i Telekomunikacji, określony w regulaminie organizacyjnym PKP PLK S.A.⁵, obejmował m.in.:

- ocenę bieżącej sytuacji eksploatacyjnej urządzeń automatyki, telekomunikacji oraz detekcji stanów awaryjnych taboru, nadzorowanie usuwania utrudnień i ograniczeń eksploatacyjnych pod kątem zapewnienia realizacji rozkładu jazdy;
- przygotowanie opisu sieci, regulaminu dostępu do sieci, danych do rozkładu jazdy dotyczących urządzeń automatyki, telekomunikacji oraz detekcji stanów awaryjnych taboru;
- analizę i sprawozdawczość statystyczną w zakresie utrzymania infrastruktury kolejowej dla urządzeń automatyki, telekomunikacji oraz detekcji stanów awaryjnych taboru, w tym przygotowanie analiz i sprawozdań dla organów Spółki oraz instytucji rządowych.

W celu realizacji wymienionych działań opracowane zostały „Wytyczne sprawozdawczości statystycznej z zakresu urządzeń sterowania ruchem kolejowym i telekomunikacji kolejowej”, które zobowiązały ZLK do aktualizowania danych wg stanu na 30 czerwca i 31 grudnia każdego roku w następujących bazach danych prowadzonych w arkuszach Excel: Zestawienie ilościowe urządzeń srk i dsat – IAT2, Raport o stanie technicznym urządzeń srk, Raport o stanie technicznym urządzeń tk.

Przekazane przez ZLK dane sprawozdawcze służyły bieżącemu prowadzeniu ewidencji i analizom technicznym urządzeń sterowania ruchem kolejowym i telekomunikacji kolejowej na posterunkach ruchu, górkach rozrządowych, szlakach i przejazdach kolejowych. Na podstawie sprawozdań ZLK prowadzone były m.in.:

⁵ Załącznik do uchwały Nr 256/2017 Zarządu PKP PLK S.A. z dnia 14 marca 2017 r. z późniejszymi zmianami.

- ewidencje ilościowe obiektów infrastruktury technicznej;
- oceny i analizy awaryjności oraz niezawodności urządzeń i systemów urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz diagnostyki taboru;
- porównania parametrów techniczno-eksploatacyjnych urządzeń srk różnych typów, rodzajów i producentów;
- oceny stanu technicznego urządzeń srk, tk i dsat;
- oceny „nasylenia” infrastruktury technicznej branży automatyki i telekomunikacji urządzeniami sterowania ruchem i telekomunikacji nowej generacji.

(akta kontroli str. 154-156, 174-177)

Przeważająca liczba stacyjnych urządzeń srk była w dostatecznym stanie technicznym (84,4% na koniec 2015 r. i 83,6% na koniec 2016 r.). Z urządzeń w stanie dostatecznym, 27,9% było zagrożonych pogorszeniem do stanu technicznego niezadowalającego w krótkiej perspektywie czasowej. Stan niezadowalający urządzeń oznaczał konieczność ponoszenia zwiększonych nakładów na ich utrzymanie oraz intensywnego nadzoru nad ich funkcjonowaniem i mógł powodować znaczne utrudnienia w prowadzeniu ruchu pociągów, m.in. stałe i czasowe ograniczenia prędkości, częste usterki, stosowanie specjalnych procedur ruchowych (sygnałów zastępczych Sz, rozkazów pisemnych).

Następował stały, choć nieznaczny wzrost liczby urządzeń w stanie technicznym dobrym (11,9% na koniec 2015 r. i 13,1% na koniec 2016 r.) i spadek liczby urządzeń w stanie dostatecznym oraz niezadowalającym (3,7% na koniec 2015 r. i 3,3% na koniec 2016 r.). Aby uzyskać dalszą poprawę stanu technicznego urządzeń należało – w ocenie Biura Automatyki i Telekomunikacji – utrzymać poziom inwestycji oraz środki przeznaczone na remonty kapitalne urządzeń i naprawy bieżące wykonywane w ramach obsługi technicznej. W Sprawozdaniu zwrócono uwagę, że spośród 2916 okręgów nastawczych eksploatowanych w 2016 r., ponad 40% obiektów stacyjnych zostało pobudowanych lub wyremontowanych przed 40 laty, a tylko niecałe 20% w ostatnim 20-leciu. Eksploatowana była również grupa urządzeń zbudowanych lub wyremontowanych przed sześćdziesięcioma laty. Najstarsze eksploatowane urządzenia wyprodukowane zostały na początku XX w. Większość tych obiektów położona była na liniach wciąż eksploatowanych, ale nieprzewidywanych w najbliższych latach do kompleksowej modernizacji. W Sprawozdaniu zwrócono uwagę, że „czas życia urządzeń mechanicznych przewiduje się maksymalnie (przy prawidłowym utrzymaniu cykli remontowych i zabiegów obsługi technicznej) na około 60 lat, a urządzeń przekąźnikowych na około 40 lat. Utrzymanie tych urządzeń choćby w dostatecznym stanie technicznym wymaga zwiększonej pracy obsługi technicznej, w tym robocizny i materiałów, co zdecydowanie podnosi koszty utrzymania”.

Stan techniczny urządzeń telekomunikacji kolejowej na koniec 2016 r. w stosunku do stanu na koniec 2015 r. został utrzymany w wyniku kontynuacji procedur usprawniających nadzór nad realizacją zleceń dotyczących utrzymania urządzeń tk, likwidacji urządzeń o niezadowalającym stanie technicznym oraz zakupów i instalacji nowych urządzeń. Według stanu na koniec 2016 r. w stanie dobrym było: 44,4% urządzeń telefonicznej łączności ruchowej, 85,2% urządzeń łączności dyspozytorskiej IP, 31,7% urządzeń rozgłoszeniowych związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego, 89,7% urządzeń TVu-dozorowych, 95,8% urządzeń sygnalizacji alarmowej, 35,5% radiotelefonów stacjonarnych, 37,0% radiotelefonów przewoźnych, 59,8% radiotelefonów przenośnych, 90,3% systemów sterowania radiolącznością, 78,0% rejestratorów rozmów radiotelefonicznych, 75,1% urządzeń zasilania awaryjnego, 100% urządzeń transmisyjnych i 26,2% urządzeń zegarowych. W stanie dostatecznym było: 49,0% urządzeń telefonicznej łączności ruchowej, 10,9% urządzeń łączności dyspozytorskiej IP, 63,8% urządzeń

rozgłoszeniowych związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego, 10,1% urządzeń TVu-dozorowych, 2,7% urządzeń sygnalizacji alarmowej, 56,9% radiotelefonów stacjonarnych, 47,7% radiotelefonów przewoźnych, 34,3% radiotelefonów przenośnych, 9,7% systemów sterowania radiolącznością, 11,2% rejestratorów rozmów radiotelefonicznych, 17,3% urządzeń zasilania awaryjnego i 70,4% urządzeń zegarowych. W stanie niezadowolającym było: 1,9% urządzeń telefonicznej łączności ruchowej, 0,4% urządzeń łączności dyspozytorskiej IP, 1,1% urządzeń rozgłoszeniowych związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego, 0,1% urządzeń TVu-dozorowych, 0% urządzeń sygnalizacji alarmowej, 4,6% radiotelefonów stacjonarnych, 5,1% radiotelefonów przewoźnych, 2,8% radiotelefonów przenośnych, 0% systemów sterowania radiolącznością, 1,4% rejestratorów rozmów radiotelefonicznych, 0% urządzeń zasilania awaryjnego i 2,5% urządzeń zegarowych. Wyłączonych z eksploatacji było: 4,7% urządzeń telefonicznej łączności ruchowej, 3,5% urządzeń łączności dyspozytorskiej IP, 3,4% urządzeń rozgłoszeniowych związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego, 0,1% urządzeń TVu-dozorowych, 1,5% urządzeń sygnalizacji alarmowej, 3,0% radiotelefonów stacjonarnych, 10,2% radiotelefonów przewoźnych, 3,1% radiotelefonów przenośnych, 0% systemów sterowania radiolącznością, 9,4% rejestratorów rozmów radiotelefonicznych, 7,6% urządzeń zasilania awaryjnego i 0,9% urządzeń zegarowych.

Według stanu na dzień 31 grudnia 2015 r., na zarządzanych przez PKP PLK S.A. liniach kolejowych eksploatowano 192 szt. urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru. Do dnia 31 grudnia 2016 r. liczba tych urządzeń wzrosła do 204 szt., a stan techniczny 91,6% urządzeń określono jako dobry (w 2015 r. 83,4%), 6,9% urządzeń jako dostateczny (w 2015 r. 12,5%), 1,5% urządzeń jako niezadowolający (w 2015 r. 3,1%). Trzy urządzenia w stanie niezadowolającym zostały zdemontowane w trakcie prac modernizacyjnych i zastąpione nowymi. Znaczny wzrost w 2016 r. odsetka urządzeń w stanie dobrym wynikał z oddania do użytku 29 szt. nowych urządzeń na sieci linii kolejowych, w tym uruchomienia 12 urządzeń w nowych lokalizacjach oraz zmodernizowania 17 urządzeń.

(akta kontroli str. 160-173)

Wykaz ograniczeń prędkości zawierał system POSEOR, będący bazą danych obejmującą bieżące i archiwalne informacje o stałych i doraźnych ograniczeniach prędkości i ostrzeżeniach na liniach sieci zarządzanej przez PKP PLK S.A. Każdy ZLK utrzymywał lokalną bazę danych systemu POSEOR aktualizowaną na bieżąco na całodobowym stanowisku dyspozytora oraz 8-godzinnych stanowiskach w komórkach organizacyjnych ds. eksploatacji oraz nawierzchni, obiektów inżynierskich, budynków i budowli. Dane z zakładów po każdej aktualizacji przesyłane były automatycznie na serwer FTP i SQL. Dzięki temu mechanizmowi centralna baza danych tego systemu aktualizowana była na bieżąco.

(akta kontroli str. 154-156, 174-177)

Biuro Automatyki i Telekomunikacji nadzorowało następujące systemy informatyczne wspomagające diagnostykę i utrzymanie urządzeń srk, tk oraz dsat:

- Systemy informatyczne wspomagania diagnostyki i utrzymania sieci GSM-R:
 - System Zarządzania urządzeniami sieci teletransmisyjnej SDH dla potrzeb sieci GSM-R,
 - System zarządzania podsystemem radiowym BSS Nokia,
 - System zarządzania podsystemem radiowym BSS Kapsch,
 - System zarządzania podsystemem komutacyjnym NSS Kapsch.

Główne funkcje tych systemów to: wykrywanie nieprawidłowości, usterek, uszkodzeń i alarmów występujących w infrastrukturze sieci GSM-R, diagnostyka usterek, wprowadzanie działań korekcyjnych w urządzeniach sieciowych.

- System informatyczny SID – system informatyczny urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru.

W systemie SID gromadzono, przetwarzano i udostępniano informacje, pozyskane z urządzeń dsat, dotyczące danych ogólnych o pociągach (np. czas przejazdu, prędkość, długość, kierunek), danych eksploatacyjnych o taborze (wyniki funkcji detekcji stanów awaryjnych, numer pociągu, identyfikator przewoźnika), danych o stanie technicznym urządzeń dsat (np. komunikacja między modułami urządzeń dsat, zasilanie, wyniki testów), danych eksploatacyjnych (ERSAT), zdarzeń systemu (np. komunikacja z urządzeniami, operacje użytkowników, stany nieprawidłowe).

(akta kontroli str. 154-155, 159)

Biuro Automatyki i Telekomunikacji prowadziło nadzór nad eksploatowaną infrastrukturą w formie utrzymywanych baz danych w arkuszach Excel oraz sporządzanych na tej podstawie sprawozdań i raportów:

- „Sprawozdawczości analitycznej z zakresu awaryjności urządzeń sterowania ruchem kolejowym” – wykaz usterek urządzeń srk oraz dsat otrzymywany z ZLK w cyklach dwa razy w miesiącu;
- „Raportu z napraw planowych i awaryjnych” urządzeń łączności – wykaz usterek łączności otrzymywany z ZLK w cyklach miesięcznych;
- Zestawienia „Jazdy na sygnał zastępczy Sz trwające dłużej niż 3 doby” na sieci PKP PLK S.A. – wykaz posterunków, gdzie ruch pociągów odbywa się na sygnały zastępcze dłużej niż trzy doby, otrzymywany z ZLK w cyklach co dwa tygodnie, każdorazowo przekazywany w ustalonej formie do UTK, PKP Utrzymanie i Biura Bezpieczeństwa Centrali PKP PLK S.A.;
- „Raportu o stanie technicznych urządzeń srk”, „Raportu o stanie technicznych urządzeń tk” oraz „Zestawień ilościowych urządzeń srk, detekcji stanów awaryjnych taboru i kolejowej łączności technologicznej” – opracowywane dwa razy w roku;
- Analizy Księgi Wypadków i Incydentów Systemu Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej (SEPE) – pod względem opóźnień generowanych przez urządzenia sterowania ruchem kolejowym;
- Analizy Statystyki Ostrzeżeń Poznańskiego Systemu Ewidencji Ograniczeń Prędkości i ich rozliczania (POSEOR) – pod względem ograniczeń czasowych oraz stałych spowodowanych przez urządzenia sterowania ruchem kolejowym.

Biuro Automatyki i Telekomunikacji nie wprowadzało ograniczeń prędkości oraz innych obostrzeń. Bieżącą i archiwalną bazę danych o ograniczeniach prędkości (POSEOR) prowadzili upoważnieni pracownicy na całodobowym stanowisku Dyspozytora (IZDD) w ZLK.

W zakresie realizacji zadań związanych z technicznym rozwojem urządzeń i systemów automatyki i telekomunikacji oraz detekcji stanów awaryjnych taboru, Biuro Automatyki i Telekomunikacji wdrażało do stosowania instrukcje wewnętrzne, wymagania techniczne oraz warunki stosowania urządzeń i systemów urządzeń srk i łączności oraz dsat. Działania te realizowane były w oparciu o własne doświadczenia i wiedzę inżynierską lub w oparciu o zleczone do wykonania podmiotom zewnętrznym prace badawczo-rozwojowe i wspomagające działalność statutową PKP PLK S.A.

W 2016 r. wykonane zostały następujące prace:

- Wymagania techniczne dla sygnalizatorów kolejowych i konstrukcji wsporczych (praca realizowana od sierpnia 2015 r. do maja 2016 r.); w oparciu o treści zawarte w tej pracy wdrożone zostały „Wymagania techniczne

dla sygnalizatorów stosowanych na liniach kolejowych oraz ich konstrukcji wsporczych" le-117.

- Zmiana czasokresów konserwacji i przeglądów dla samoczynnych blokad liniowych i elektrycznych napędów zwrotnicowych (praca realizowana od września 2015 r. do grudnia 2016 r.),
- Wymagania na ochronę przeciwprzebiegową (od wyładowań atmosferycznych) elektronicznych i komputerowych urządzeń sterowania ruchem – stacyjnych, liniowych i przejazdowych (praca realizowana od czerwca 2016 r. do czerwca 2017 r.).

Zadania te zostały zrealizowane w zaplanowanych terminach.

Ponadto w 2016 r. przeprowadzono postępowanie dotyczące wybudowania łącza optoelektronicznego pomiędzy ul. Targową 74 a ul. Białostocką 5a w Warszawie oraz pomiędzy ul. Białostocką 5a a Dworcem Warszawa Wschodnia. Zrealizowane zadanie umożliwiło połączenie budynku Centrali PKP PLK S.A. własnym kablem światłowodowym z wybudowaną siecią kabli optotelekomunikacyjnych Spółki. Do czasu zrealizowania zadania takiego połączenia nie było i usługi telekomunikacyjne mogły być realizowane wyłącznie w oparciu o systemy teletransmisyjne obcego operatora. Jednocześnie inwestycja ta stworzyła możliwość zapewnienia redundancji dla centrum sterowania i nadzoru sieci GSM-R. Według planów PKP PLK S.A., wybudowany kabel światłowodowy umożliwi w przyszłości stopniowe zmniejszenie zapotrzebowania na usługi związane z dołączeniem sieci IP do budynku Targowa 74, poprzez przesunięcie tych usług do własnej sieci światłowodowej i w efekcie zmniejszenie stałych kosztów eksploatacyjnych.

Na rok 2017 zaplanowano realizację następujących prac:

- Zakończenie realizacji Wymagań na ochronę przeciwprzebiegową (od wyładowań atmosferycznych) elektronicznych i komputerowych urządzeń sterowania ruchem – stacyjnych, liniowych i przejazdowych (praca realizowana do czerwca 2017 r. i zakończona w terminie) – w oparciu o treści zawarte w tej pracy wdrożone mają zostać do końca 2017 r. stosowne uregulowania wewnętrzne PKP PLK S.A.
- Opracowanie wymagań dla układów optycznych wykonanych w technologii niezarowej, sposobu i zasad ich instalacji w latarniach sygnałowych sygnalizatorów kolejowych oraz sposobu i zasad ich włączania do obwodów sterująco kontrolnych systemów srk (praca przewidziana do realizacji w latach 2017 i 2018 – harmonogram realizacji miał zostać ustalony po wyłonieniu wykonawcy pracy).
- Analizę zasadności poddawania analizie technicznej (legalizacji) wszystkich typów przekaźników stosowanych w urządzeniach sterowania ruchem (praca rozpoczęta w kwietniu 2017 r., jej zakończenie było przewidywane we wrześniu 2017 r. – realizacja przebiegała zgodnie z planem).
- Wymagania techniczne, funkcjonalne i eksploatacyjne powiązania i współpracy systemów ERTMS/ETCS różnych poziomów i wersji oprogramowania – wewnątrz sieci PKP PLK S.A. oraz na odcinkach granicznych (praca rozpoczęta w maju 2017 r., zakończenie realizacji zaplanowane zostało na grudzień 2017 r. – realizacja przebiegała zgodnie z planem).

(akta kontroli str. 156-157, 173)

Zadania w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego realizowane były na podstawie właściwych procedur postępowania – zgodnych z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji⁶. Urządzenia srk, w tym system

⁶ Dz. U. z 2015 r. poz. 360, ze zm.

ERTMS/ETCS, służą do zapewnienia bezpieczeństwa i sprawności ruchu kolejowego przy założeniu, że tabor oraz pozostałe obiekty i urządzenia związane z ruchem kolejowym spełniały również odpowiednie wymagania w zakresie bezpieczeństwa ruchu. Wdrożenie systemu ERTMS w zakresie bezpiecznej kontroli jazdy pociągu – system ETCS oraz łączności radiowej – system GSM-R było realizacją wymagań zawartych w rozporządzeniu Komisji (UE) 2016/919 z dnia 27 maja 2016 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie” systemu kolei w Unii Europejskiej⁷. Wdrożenie systemu ERTMS (ETCS i GSM-R) jest warunkiem koniecznym osiągnięcia interoperacyjności w zakresie podsystemu Sterowanie, czyli zdolności systemu kolei do zapewnienia bezpiecznego i nieprzerwanego przejazdu pociągów spełniających wymagany stopień wydajności tych linii.

System ERTMS jest nowoczesnym środkiem technicznym, w zakresie bezpiecznej kontroli jazdy pociągu i łączności radiowej, który ma zastąpić obecnie eksploatowane systemy: samoczynne hamowanie pociągu (shp) i radio 150 MHz. Wdrożenie nowoczesnego systemu ERTMS dzięki realizowanym funkcjom opisanym w rozdziale 4. Charakterystyka podsystemów Załącznika do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/919 z dnia 27 maja 2016 r. istotnie wpłynie na bezpieczeństwo ruchu kolejowego. Wiele informacji istotnych z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego, które są podstawą do realizacji właściwych procedur przez personel kolejowy jest przekazywana w systemie ERTMS/ETCS do urządzeń pokładowych w sposób układowy, np. obowiązujące ograniczenia prędkości, czy długości zezwolenia na jazdę. Ponadto system ERTMS/ETCS wspomaga pracę maszynisty poprzez kontrolę parametrów jazdy oraz weryfikuje prawidłowość reakcji na aktualne ograniczenia i wyzwała ewentualną reakcję bezpieczeństwa systemu. W warunkach polskich przyjmuje się założenia projektowe – jazdy pociągów w odstępie zapewniającym jazdę na sygnał S2 lub S3 zgodnie z zapisami: Wytycznych technicznych budowy urządzeń sterowania ruchem kolejowym Ie-4 (WTB-E10) i Instrukcji o rozkładzie jazdy pociągów Ir-11. System ERTMS/ETCS, niezależnie od poziomu zastosowania, nie powoduje ograniczenia przepustowości linii z winy systemu.

Podstawowym dokumentem określającym zakres i harmonogram wdrażania systemu GSM-R w Polsce jest Narodowy Plan Wdrażania Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (NPW ERTMS) w Polsce, przyjęty przez Radę Ministrów w marcu 2007 r. Dokument ten zakłada wdrożenie systemu GSM-R na około 15 000 km linii kolejowych zarządzanych przez PKP PLK S.A. w podziale na poszczególne linie oraz lata implementacji tego systemu. NPW ERTMS został przekazany do Komisji Europejskiej w celu opracowania kompleksowego planu wdrażania ERTMS dla wszystkich państw Unii Europejskiej, zakładającego budowanie interpretacyjnych pan-europejskich korytarzy transportowych. Decyzja Komisji (2012/88/UE) z dnia 25 stycznia 2012 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie” transeuropejskiego systemu kolei⁸ określa m.in. plan wdrażania GSM-R w Polsce. W celu aktualizacji NPW ERTMS Zarząd PKP PLK S.A. uchwałą nr 1265/2016 z dnia 20 grudnia 2016 r. przyjął projekt aktualizacji Planu Wdrażania Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS) na sieci zarządzanej przez PKP PLK S.A.

Rozpoczęcie wdrażania systemu GSM-R w Polsce zostało opóźnione w stosunku do terminów wskazanych w NPW ERTMS z powodu decyzji o zmianie beneficjenta projektów związanych z wdrożeniem ERTMS/GSM-R oraz przeniesieniu

⁷ Dz. U. UE. L. 2016.158.1 z dnia 15 czerwca 2016 r.

⁸ Dz. U. UE. L. 2012.51.1 z dnia 23 lutego 2012 r., ze zm.

odpowiedzialności za przygotowanie i realizację projektów dot. GSM-R z TK Sp. z o.o. do PKP PLK S.A., która została podjęta w 2009 r. (oficjalna informacja dot. aktualizacji listy projektów realizowanych w ramach POIiŚ ukazała się w lipcu 2009 r.). Informacja o decyzji zmieniającej beneficjenta została zawarta w piśmie Ministerstwa Infrastruktury z dnia 26 czerwca 2009 r., skierowanym do Ministerstwa Rozwoju Regionalnego. Realizacja powyższej decyzji wymagała przeprowadzenia zmian organizacyjnych w PKP PLK S.A., w związku z przejęciem zespołu ds. GSM-R z TK Sp. z o.o. (wrzesień 2009 r.) oraz weryfikacji założeń strategii wdrażania systemu w celu dostosowania ich do uwarunkowań PKP PLK S.A. Na opóźnienia w realizacji systemu ERTMS wpływ miały także opóźnienia związane z zakończeniem robót warstwy podstawowej.

(akta kontroli str. 158-159, 179-180, 182-289)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

1.4. Wypełnianie przez PKP PLK S.A. zadań w zakresie rozwoju urządzeń elektroenergetyki kolejowej, w tym związanych z wdrożeniem systemu zasilania trakcji elektrycznej dla dużych prędkości (25 kV).

Opis stanu
faktycznego

Sieć trakcji elektrycznej 3 kV zasilana była przez 488 podstacji trakcyjnych i 340 kabin sekcyjnych. Podstacje trakcyjne i kabiny sekcyjne w znacznej większości stanowiły majątek PKP Energetyka S.A. Tylko 10 podstacji trakcyjnych i jedna kabina sekcyjna stanowiły w pełni własność PKP PLK S.A., a urządzenia elektroenergetyczne w 16 podstacjach trakcyjnych i ośmiu kabinach sekcyjnych stanowiły współwłasność PKP PLK S.A. i PKP Energetyka S.A. Obiekty te zostały wdzierżawione spółce PKP Energetyka S.A. w celu zapewnienia spójnej eksploatacji systemu zasilania sieci trakcyjnej.

(akta kontroli str. 60-95)

Podstacje trakcyjne i kabiny sekcyjne pracowały w systemie zdalnego sterowania z 21 Nastawni Centralnych pod kontrolą Dyspozytury i Centralnej Dyspozytury Energetyki, stanowiących majątek PKP Energetyka S.A. i obsługiwanych przez pracowników tej spółki.

Systemy łączności służące zdalnemu sterowaniu podstacjami trakcyjnymi i kabinami sekcyjnymi z Nastawni Centralnych stanowiły własność PKP Energetyka S.A. Zdalne sterowanie podstacjami trakcyjnymi i kabinami sekcyjnymi z Nastawni Centralnych realizowane było w ramach podstawowej, fizycznej drogi transmisji, w następujących technologiach:

- TGFM – częstotliwościowa modulacja fali nośnej (dedykowane łącze miedziane – około 60% obiektów);
- VPN – technologia MPLS, łączność IP z izolacją sieci obiektowej poprzez urządzenia firewall (dedykowana sieć jednego operatora telekomunikacyjnego – około 25% obiektów);
- łącza światłowodowe – łączność IP z izolacją sieci obiektowej poprzez urządzenia firewall (około 15% obiektów).

Dla zabezpieczenia ciągłości działania systemu zdalnego sterowania na okoliczność zaniku transmisji podstawowej wdrożony został system transmisji bezprzewodowej, opartej na dedykowanej sieci APN, obsługiwanej w ramach sieci PKP Energetyka S.A. przez urządzenia firewall. W ramach sieci telekomunikacyjnej następuje enkapsulacja pakietów TCP/IP. Bez względu na stosowaną technologię transmisyjną, komunikacja między urządzeniami sterowanymi i sterującymi była kodowana. Rozwiązania telesterowania były audytowane przez certyfikowane

podmioty z branży teleinformatycznej. W zakresie układu połączeń i wykorzystywanych technologii nie było uwag.

(akta kontroli str. 64-66, 96)

W 2016 r. została zawarta pomiędzy PKP PLK S.A. a PKP Energetyka S.A. umowa na okres od 1 stycznia 2016 r. do 31 grudnia 2020 r., regulująca zagadnienia związane z korzystaniem przez PKP Energetyka S.A. z konstrukcji wsporczych sieci trakcyjnej należących do PKP PLK S.A. Wartość tej umowy w dniu jej podpisania wynosiła 14 249 400 zł netto, przy miesięcznym czynszu dzierżawnym w kwocie 237 490 zł netto.

W 2016 r. dzierżawiono PKP Energetyka S.A. elektroenergetyczne urządzenia przetwórcze na podstawie umowy zawartej w dniu 1 grudnia 2015 r. na czas określony od dnia 1 grudnia 2015 r. do dnia 31 grudnia 2025 r. W ramach umowy wydzierżawiono Spółce PKP Energetyka S.A. 885 składników majątku w postaci elektroenergetycznych urządzeń przetwórczych i rozdzielczych. Z tytułu umowy dzierżawy w 2016 r. przychód Spółki wyniósł 12 613 442,64 zł netto. W zakresie dzierżawy części pomieszczeń w budynkach zarządzanych przez PKP PLK S.A. w 2016 r. obowiązywała umowa z dnia 22 października 2012 r., na podstawie której wydzierżawiono PKP Energetyka S.A. przestrzeń pod szafki sterownicze USb2 służące do sterowania lokalnego odłącznikami sieci trakcyjnej, będącymi w ewidencji majątkowej spółki PKP Energetyka S.A. Umowa obejmowała 853 obiekty, na których zamontowanych było 2065 szaf USb2. Roczna kwota czynszu dzierżawnego wynosiła 368 788,35 zł netto.

(akta kontroli str. 74-75)

Według informacji sporządzonych dla potrzeb sprawozdania Zarządu z działalności Spółki za 2016 r., w stanie dobrym i dostatecznym, tj. pozwalającym na dalszą bezpieczną eksploatację było 66,4% długości eksploatowanej sieci, natomiast 33,6% było w stanie niezadowolającym i niewłaściwym, tj. pozwalającym na jej dalszą eksploatację przy zwiększonym nadzorze diagnostycznym, ale kwalifikującym się do remontu/modernizacji lub wymagająca kompleksowej przebudowy. Zmiany w metodologii oceny stanu technicznego uniemożliwiły porównanie danych o stanie technicznym urządzeń z danymi za lata wcześniejsze.

Urządzenia sieci trakcyjnej umożliwiały uzyskiwanie prędkości eksploatacyjnych: w zakresie 160-200 km/h na długości 2 474 tkm (10% eksploatowanej sieci), w zakresie 120-160 km/h na długości 8 412 tkm (34% eksploatowanej sieci) oraz w zakresie poniżej 120 km/h na długości 13 856 tkm (56% eksploatowanej sieci).

Liczba eksploatowanych urządzeń elektrycznego ogrzewania rozjazdów wzrosła z 29 673 szt. na koniec 2015 r. do 32 681 szt. na koniec 2016 r. W tym okresie udział procentowy urządzeń w stanie dobrym wzrósł z 45,1% do 48,4%, w stanie dostatecznym – zmalał z 54,1% do 49,9%, natomiast wzrósł również odsetek urządzeń w stanie niezadowolającym – z 0,8% do 1,7%. Nie stwierdzono urządzeń elektrycznego ogrzewania rozjazdów w stanie niewłaściwym, tzn. nieposiadających wymaganych parametrów technicznych i eksploatacyjnych z powodu wyeksploatowania urządzenia, albo takich, które z powodu zagrożenia powstania awarii i zagrożenia bezpieczeństwa powinny zostać wyłączone z eksploatacji.

Liczba eksploatowanych urządzeń oświetlenia zewnętrznego wzrosła z 195 262 szt. na koniec 2015 r. do 197 634 szt. na koniec 2016 r. W stanie dobrym i dostatecznym, tj. pozwalającym na dalszą bezpieczną eksploatację były urządzenia stanowiące łącznie 65,3% ogółu urządzeń oświetlenia zewnętrznego, natomiast urządzenia stanowiące 33,7% były w stanie niezadowolającym i niewłaściwym, tj. pozwalającym na ich dalszą eksploatację przy zwiększonym nadzorze diagnostycznym, ale kwalifikujące się do remontu/modernizacji

lub wymagające kompleksowej przebudowy z powodu złego stanu technicznego⁹. W 2016 r. zmalała ze 196 754 szt. (na dzień 1 stycznia) do 188 757 szt. (na dzień 31 grudnia) liczba instalacji elektrycznych w obiektach, w tym punktów instalacyjnych i oświetlenia wewnętrznego.

W 2016 r. kontynuowano program wymiany opraw i słupów w oświetleniu zewnętrznym. W ramach prac remontowych i programu poprawy efektywności energetycznej wymieniono 1 148 szt. opraw na oprawy energooszczędne oraz 721 szt. słupów oświetleniowych. Działania te zapewniały poprawne oświetlenie terenów kolejowych oraz umożliwiały zmniejszenie zużycia energii elektrycznej w skali roku o około 350 MWh.

(akta kontroli str. 67-76)

Harmonogramy dotyczące wdrożenia zasilania 25 kV dla kolei Kolei Dużych Prędkości (KDP) nie zostały określone. Miały one wynikać z rezultatów prac określających wdrożenie KDP na terenie Polski, za które odpowiadał zespół Centrum Kolei Dużych Prędkości przy Centrum Realizacji Inwestycji PKP PLK S.A. Zespół ten został rozwiązany, skutkiem czego nie powstał żaden harmonogram dotyczący wdrażania KDP, a tym samym wprowadzania zasilania 2 x 25 kV AC. Ponadto uchylono uchwałę w sprawie zawarcia umów na usługi doradcze, dotyczące oceny Studiów Wykonalności, związanych z przygotowaniem wdrożenia KDP.

W okresie objętym kontrolą jedyną linią kolejową w Polsce, która (pod względem trakcyjnym) pozwalała na jazdę z prędkością 200 km/h, była linia nr 4.

(akta kontroli str. 64-66)

W Biurze Energetyki w Centrali PKP PLK S.A. prowadzona była baza danych dotyczących ograniczeń dopuszczalnej prędkości na liniach kolejowych, spowodowanych złym stanem technicznym urządzeń energetycznych. Informacje zawarte w tej bazie danych wykorzystywane były do monitorowania wszystkich ograniczeń prędkości. W okresie objętym kontrolą w bazie danych nie zidentyfikowano sytuacji, aby zły stan urządzeń elektroenergetycznych był przyczyną ograniczeń prędkości. W związku z tym Biuro Energetyki nie musiało podejmować żadnych czynności w tym zakresie.

(akta kontroli str. 64-66)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

1.5. Rozpoznawanie przez PKP PLK S.A. potrzeb utrzymaniowych zarządzanej infrastruktury pasażerskiej oraz przeprowadzanie modernizacji i rewitalizacji stacji i przystanków kolejowych.

Opis stanu
faktycznego

Jednym z efektów współpracy Spółki z PKP S.A., PKP Intercity S.A. oraz innymi przewoźnikami było udostępnienie na stronie www.plk-sa.pl/niepelnospawni informacji o dostępności stacji/peronów i pociągów dla osób o ograniczonej zdolności poruszania się. Zgodnie z informacją zawartą na przedmiotowej stronie, w każdym pociągu było przynajmniej kilka miejsc oznakowanych jednym z piktogramów (miejsca dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się). Oznacza to, że pierwszeństwo w zajmowaniu tych miejsc miały m.in. kobiety w ciąży, rekonwalescenci wracający ze szpitala czy osoby niepełnosprawne. Pozostali podróżni mogli zajmować je do czasu zgłoszenia się ww. osób. Na powyższej stronie można również uzyskać informacje nt. dostępności stacji

⁹ Zmiany w metodologii oceny stanu technicznego uniemożliwiają porównanie danych o stanie technicznym urządzeń z danymi za lata ubiegłe.

i przystanków kolejowych dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Z informacji opublikowanych 18 lipca 2017 r., wynikało, że dostęp na peron za pomocą pochylni/podjazdu posiadało 749 stacji/przystanków, za pomocą platformy przyschodowej – 60, za pomocą windy/platformy pionowej – 129, w 1430 przypadkach zapewnione było dojście na peron w poziomie szyn z asystą opiekuna lub osoby towarzyszącej, a w 361 przy udziale pracownika w ramach zgłoszenia przejazdu minimum 48 godzin wcześniej. W rubryce „inne dojście na peron” zaznaczono 220 przystanków/stacji, a wymienione były głównie: wejście z ulicy, schody ruchome lub kładka (w kilku przypadkach wskazana bez jakichkolwiek innych udogodnień). 416 z 2528 (tj. 16,5%) stacji/przystanków nie posiadało żadnych udogodnień dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się, nie było na nich również możliwości zapewnienia asysty opiekuna w celu pomocy przy wejściu/opuszczeniu peronu. Wobec braku pełnej dostępności stacji/peronów dla osób o ograniczonej możliwości poruszania, istotny problem stanowił brak możliwości samodzielnej ewakuacji przez te osoby. W 1532 przypadkach¹⁰ (tj. w ponad 60% wszystkich stacji i peronów), obiekty te nie posiadały bowiem żadnych ułatwień dostępności lub jedynym ułatwieniem była możliwość dojścia na peron z asystą opiekuna lub osoby towarzyszącej, albo przy udziale pracownika pod warunkiem zgłoszenia przejazdu minimum 48 godzin wcześniej.

(akta kontroli str. 1604-1608, 1622-1636, 1860-1864)

Liczba czynnych krawędzi peronowych na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP PLK S.A. wynosiła 7 179 szt. według stanu na koniec 2015 r. i 7 132 szt. wg stanu na 31 grudnia 2016 r. W tej liczbie perony tzw. „wysokie” o wysokości 550 lub 760 mm od główki szyny stanowiły odpowiednio: 1 554 szt. tj. 21,6% na dzień 31 grudnia 2015 r. oraz 1 651 szt., tj. 23,1% na dzień 31 grudnia 2016 r. Znaczna liczba peronów wysokich dostosowana była do skrajni szerokotorowej, co odpowiadało odległości 1725 mm od osi toru do krawędzi peronu (zwiększonej o poszerzenie skrajni zabudowy z uwagi na promień łuku i wpływ przechyłki toru). Peronów takich było 1 232 szt. według stanu na dzień 31 grudnia 2015 r. i liczba ich wzrosła do 1 303 szt. według stanu na dzień 31 grudnia 2016 r. Peronów wysokich o skrajni normalnotorowej, których stosowanie było wymagane wg technicznych specyfikacji interoperacyjności (TSI)¹¹, co odpowiadało odległości 1650 mm od osi toru do krawędzi peronu (zwiększonej o poszerzenie skrajni zabudowy z uwagi na promień łuku i wpływ przechyłki toru), było 322 szt. na koniec 2015 r. i 348 szt. na koniec 2016 r.

Zgodnie z wyjaśnieniem Zastępcy Dyrektora Biura Dróg Kolejowych w Centrali PKP PLK S.A., wdrożenie TSI, polegające na dostosowaniu geometrii modernizowanych lub nowobudowanych peronów następuje sukcesywnie w ramach programu inwestycji kolejowych, realizowanych zgodnie z postanowieniami rozporządzenia Komisji Europejskiej. W 2016 r. Zarząd PKP PLK S.A. wprowadził instrukcję Id-22, w której zostały uwzględnione rozporządzenia Unii Europejskiej dotyczące Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności (1299/2014 oraz 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r.) W latach 2015-2016, przed wprowadzeniem nowych uregulowań w instrukcji Id-22, remonty we własnym zakresie przeprowadziły ZLK w Nowym Sączu (Kalwaria Zebrzydowska, Lanckorona), w Skarżysku-Kamiennej (Sukowice) i w Bydgoszczy (Toruń Główny) – przy tych modernizacjach zastosowano obowiązującą skrajnię 1675 mm.

(akta kontroli str. 311-312)

¹⁰ Dane wyciągnięte z arkusza zamieszczonego 18 lipca 2017 r. na stronie www.plk-sa.pl/niepelnospawni.

¹¹ Zawarte w decyzjach Komisji (UE) nr 1299/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. (TSI Infrastruktura) oraz nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. (TSI PRM).

Według zestawienia sporządzonego w Centrum Realizacji Inwestycji PKP PLK S.A., w 2016 r. zostało zmodernizowanych lub nowo wybudowanych 145 szt. krawędzi peronowych, a w I półroczu 2017 r. – 92 szt. krawędzi peronowych. W tej liczbie odpowiednio 137 krawędzi peronowych w 2016 r. i 86 krawędzi peronowych w I półroczu 2017 r. zostało dostosowanych do standardów określonych w TSI (tj. do wysokości nominalnej 550 lub 760 mm od główki szyny oraz do odległości od osi toru do krawędzi peronu 1650 mm, zwiększonej o poszerzenie skrajni zabudowy z uwagi na promień łuku i wpływ przechyłki toru). W 2016 r. zostało również zmodernizowanych 8 szt. krawędzi peronowych, które nie zostały dostosowane do standardów określonych w TSI, na podstawie decyzji Prezesa UTK przyznającej odstępstwo od stosowania TSI ze względu na znaczne zaawansowanie realizacji projektów inwestycyjnych w chwili wejścia w życie specyfikacji TSI, co z przyczyn prawnych i finansowych uniemożliwiało ich modyfikację.

(akta kontroli str. 318-338)

W zależności od daty ogłoszonych przetargów zachodziła możliwość zastosowania różnych parametrów technicznych dla realizowanych projektów inwestycyjnych, w tym krawędzi peronowych. Przed 2015 r. w projektach inwestycyjnych PKP PLK S.A. stosowała m.in. decyzję Komisji nr 2008/164/WE¹², która umożliwiała na sieci kolejowej stosowanie odległości 1725 mm od krawędzi peronu do osi toru („przypadek szczególny” dla Polski).

(akta kontroli str. 316-317)

W 2016 r. 117 peronów zostało wyposażonych w urządzenia (rampy, windy peronowe) umożliwiające pasażerowi na wózku wsiadanie do pociągu lub wysiadanie z niego, a w I półroczu 2017 r. 76 szt. peronów. W I półroczu 2017 r. sześć nowo wybudowanych lub zmodernizowanych w tym okresie peronów nie zostało wyposażonych w urządzenia (rampy, windy peronowe) umożliwiające pasażerowi na wózku wsiadanie do pociągu lub wysiadanie z niego, pomimo że wielkość uskoku między krawędzią progu drzwi pojazdu a krawędzią peronu przekraczała 75 mm w poziomie lub 50 mm w pionie.

(akta kontroli str. 318-338)

Według stanu na dzień 30 czerwca 2017 r. na żadnej stacji pasażerskiej zarządzanej przez PKP PLK S.A. nie było urządzeń wspomagających wsiadanie i wysiadanie z pociągu – tj. urządzeń, o których mowa w pkt. 5.3.1.2. oraz 5.3.1.3. załącznika do Rozporządzenia Komisji (UE) nr 1300/2017 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się.

W ocenie Dyrektora Biura Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej, w *Rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1300/2014 pkt 4.4.3. wskazano iż „zarządca infrastruktury lub zarządca stacji i przedsiębiorstwo kolejowe uzgadniają zapewnienie urządzeń wspomagających wsiadanie i zarządzanie nimi (...)”, zaś artykuł 23 Rozporządzenia nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r., dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym, jasno wskazuje, że to przedsiębiorstwo kolejowe ma zapewnić osobie niepełnosprawnej oraz osobie o ograniczonej sprawności ruchowej pomoc podczas wsiadania i wysiadania z pociągu. Z uwagi na ww. zapisy, w ramach prac Zespołu zadaniowego powołanego przy Prezesie UTK do spraw osób o ograniczonej*

¹² Decyzja Komisji z dnia 21 grudnia 2007 r. dotycząca technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych i transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości, Dz.U.E. L 64 z 7.03.2008 r., s. 72.

możliwości poruszania się, omawiana jest aktualnie kwestia wspólnej strategii zapewnienia urządzeń wspomagających wsiadanie i wysiadanie z pociągu. W zespole udział biorą przedstawiciele PKP PLK S.A., PKP S.A. a także przewoźników kolejowych.

(akta kontroli str. 58, 313-315)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

1.6. Zapewnienie integralności infrastruktury kolejowej, niezbędnej do zagwarantowania przez PKP PLK S.A. ciągłości realizacji i bezpieczeństwa przewozu pasażerów i ładunków, w związku z przeprowadzoną prywatyzacją spółek (PKP Energetyka S.A. i TK Telekom Sp. z o.o.) zaliczanych uprzednio do Grupy PKP.

Opis stanu
faktycznego

Wyniki badania integralności infrastruktury kolejowej, które przeprowadził biegły powołany przez NIK dla potrzeb niniejszej kontroli¹³, w szczególności dotyczące elementów wchodzących w skład podsystemu „Energia” oraz podziału właścicielskiego składników zasilania elektroenergetycznego kolei wskazują, że integralność infrastruktury kolejowej przy uwzględnieniu funkcjonalnych aspektów technicznych została zachowana. Zaburzone zostało natomiast spełnienie wymagań dotyczących interoperacyjności rozumianej jako: „zdolność systemu kolei do zapewnienia bezpiecznego i nieprzerwanego przejazdu pociągów spełniających wymagany stopień wydajności tych linii. Zdolność ta zależy od warunków prawnych, technicznych oraz operacyjnych, które muszą być spełnione celem spełnienia zasadniczych wymagań”¹⁴. Podsystem „Energia” posiadał faktycznie dwóch właścicieli: PKP Energetyka S.A. i PKP PLK S.A. System zasilający odbiorców nietrakcyjnych (oświetlenie, urządzenia sterowania ruchem, urządzenia telekomunikacyjne, budynki stacyjne, przejazdy drogowe) oraz system zasilania sieci trakcyjnej nie był własnością PKP PLK S.A. (zarządcy infrastruktury). Zarządca ten nie posiadał formalnej możliwości wykonawczego wpływu na działalność operacyjną PKP Energetyka S.A., mając na uwadze pełną możliwość zapewnienia bezpiecznego i nieprzerwanego przejazdu pociągów zgodnie z zapisami w Technicznych Specyfikacjach Interoperacyjności. Spółka PKP Energetyka S.A. była monopolistą w świadczeniu usług dystrybucji energii dla kolejowej trakcji elektrycznej, a przedsiębiorcy kolejowi (w tym PKP PLK S.A.) pomimo teoretycznej możliwości zmiany, byli zmuszeni do korzystania z jej usług.

Wyniki badań biegłego wskazały również, że brak było uregulowań w zakresie obowiązków PKP Energetyka S.A., jako zarządcy infrastruktury elektroenergetycznej linii kolejowej. Zgodnie z wnioskiem Komisji Europejskiej rozwijającym regulacje IV Pakietu Kolejowego¹⁵ w postaci projektu dyrektywy zmieniającej Dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34 z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego, w odniesieniu

¹³ Wyniki tych badań przedstawione zostały w sprawozdaniu pt. „Bezpieczeństwo przewozów kolejowych w aspekcie utrzymania linii kolejowych oraz utrzymania pojazdów kolejowych 2017 r.”, opracowanym przez prof. dr hab. inż. Andrzeja Chudzikiewicza, kierownika Zakładu Podstaw Budowy Urządzeń Transportowych Politechniki Warszawskiej.

¹⁴ Interoperacyjność zdefiniowana została w art. 2 lit. b Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. U. UE. L 191.1 z 18 lipca 2008 r.

¹⁵ IV pakiet kolejowy przyjęty przez Komisję Europejską 30 stycznia 2013 r. obejmuje zmiany w następujących aktach prawnych: - dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego; rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego; rozporządzenie (WE) nr 881/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004r. ustanawiające Europejską Agencję Kolejową; dyrektywa 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych; dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie, uchylenie rozporządzenia Rady (EWG) nr 1192/69 w sprawie wspólnych zasad normalizujących rachunkowość przedsiębiorstw kolejowych.

do otwarcia rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową następuje zmiana definicji zarządcy infrastruktury. Zarządca infrastruktury powinien równocześnie wykonywać wszystkie zadania przynależne tej funkcji, co znosi dotychczasową możliwość zarządzania częścią infrastruktury. Zdaniem biegłego, z powyższego wynika, że po wejściu w życie opisanych zmian (co może nastąpić najpóźniej 16 czerwca 2020 r.) spółka PKP Energetyka S.A. nie będzie mogła być zarządcą posiadanej części infrastruktury kolejowej, która to infrastruktura zgodnie z intencją prawa EU powinna należeć do spółki PKP PLK S.A. i być przez nią zarządzana w całości.

Również Prezes UTK nie posiadał możliwości bezpośredniego nadzoru w zakresie bezpieczeństwa i interoperacyjności systemu kolei, ponieważ PKP Energetyka S.A. przestała być uznawana za zarządzającego infrastrukturą w rozumieniu ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym¹⁶ i Dyrektyw UE. W podsystemie „Energia” osłabiona została cecha systemu kolei, jaką jest integralność infrastruktury kolejowej, na którą składają się: jedność, spójność i nienaruszalność struktury systemu kolei, będąca podstawą dla realizacji sprawnych, niezawodnych i bezpiecznych przewozów w interpretacyjnym systemie kolei.

(akta kontroli str. 2282)

W Spółce utrzymaniem linii kolejowych i obsługą infrastruktury kolejowej w stanie gwarantującym jej sprawność techniczno-eksploatacyjną zajmowały się ZLK wspomagane przez Zakład Maszyn Torowych, Centrum Diagnostyki oraz Spółki zależne od PKP PLK S.A. Stan techniczny infrastruktury drogowej klasyfikowany był wg następujących kryteriów:

1. ocena dobra – linie kolejowe eksploatowane z założonymi parametrami, wymagane są tylko roboty konserwacyjne; □
2. ocena dostateczna – linie kolejowe o obniżonych parametrach eksploatacyjnych (obniżona maksymalna prędkość rozkładowa, lokalne ograniczenia prędkości), dla przywrócenia maksymalnych parametrów eksploatacyjnych, oprócz robót konserwacyjnych, wymagane jest wykonanie napraw bieżących polegających na wymianie uszkodzonych elementów torów;
3. ocena niezadowolająca – linie kolejowe o znacznie obniżonych parametrach eksploatacyjnych (małe prędkości rozkładowe, duża liczba lokalnych ograniczeń prędkości, obniżone dopuszczalne naciski), kwalifikujące tory linii do kompleksowej wymiany nawierzchni.

ZLK poszerzyły tę skalę o dodatkową kategorię oceny: stan zły.

Na koniec 2015 r. Spółka wykazała, że 54,5% zarządzanych przez nią torów było w stanie dobrym, 27,2% w stanie dostatecznym i 18,3% w stanie niezadowolającym. Zwiększająca się w latach 2013-2015 długość torów w stanie dobrym umożliwiła wzrost długości odcinków z obowiązującą maksymalną prędkością rozkładową $V \geq 160$ km/h. Przeprowadzone prace remontowo-inwestycyjne umożliwiły uruchomienie od grudnia 2015 r. (zgodnie z rozkładem jazdy pociągów 2015/2016) na linii kolejowej nr 4 Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie (CMK), na odcinku o długości torów wynoszącym 179 km, regularnych przewozów pasażerskich z prędkością rozkładową $V = 200$ km/h. Jednocześnie, zwiększeniu uległa długość linii, na których prędkość rozkładowa była mniejsza niż 40 km/h – w skrajnych przypadkach było to nawet 10 km/h. Według Raportu „Ogólna ocena stanu technicznego nawierzchni torowej linii kolejowych zarządzanych przez PKP PLK S.A.” sporządzonego przez Spółkę wg stanu na 31 grudnia 2016 r., 32,2% torów które poddano ocenie (wykonano stosowne pomiary) stanowiły tory w stanie

¹⁶ Dz. U. z 2016 r. poz. 1727, ze zm., dalej uotk.

technicznym niezadowalającym, a 14% torów stanowiły tory w złym stanie. Wśród ZLK zarządzających torami, których stan został oceniany jako niezadowalający były: Warszawa (54,2%), Sosnowiec (44,8%), Tarnowskie Góry (40,9%), Rzeszów (33,9%), natomiast tory w stanie złym były zarządzane przez Zakłady: Gdynia (29,3%), Sosnowiec (19,2%), Opole (18%), Lublin (16,5%).

(akta kontroli str. 2282, 3644-3811)

Zgodnie z praktyką eksploatacyjną, ruch pociągów pasażerskich i towarowych odbywał się zarówno po torach o stanie technicznym niezadowalającym, jak i po torach w stanie złym. Według opinii biegłego¹⁷, eksploatacja pojazdów w warunkach, w których udział torów o złym stanie utrzymania i bardzo złym stanie utrzymania wynosi więcej niż 50% prowadzi do przekroczenia wartości granicznych przyspieszeń pionowych i poziomych oddziaływujących na ramę wózka, a tym samym zmniejsza się nieograniczona trwałość konstrukcji. Założony 30-letni okres eksploatacji (cykl życia pojazdu) nie będzie wtedy osiągnięty. Ponadto w przypadku wystąpienia błędów w technologii wykonania pojazdu czy też jego montażu może dojść do wcześniejszej niż to przewiduje norma inicjacji procesu pęknięcia w węzłach szczególnie narażonych na takie procesy. Taka sytuacja wystąpiła w przypadku zdarzenia kategorii B10, jakie miało miejsce 22 grudnia 2015 r. na linii Opole Zachodnie – Nysa, w którym pęknięcie ramy wózka i wykolejenie pojazdu było spowodowane bezpośrednio przez wady wykonawcze konstrukcji powstałe podczas produkcji ramy wózka, a pośrednio przez przyspieszenie zjawiska pęknięcia (skrócenie okresu żywotności ramy, zmniejszenie trwałości zmęczeniowej w węzle małniczym), spowodowane m.in. eksploatacją pojazdu po wszystkich liniach kolejowych niezależnie od stanu infrastruktury.

Badania wykazały, że ok. połowa długości eksploatowanych linii kolejowych nie budziła zastrzeżeń co do parametrów, zaś pozostała część linii wymagała przeprowadzenia napraw lub kompleksowej modernizacji. W 2014 r. długość torów linii kolejowych będących w zarządzie PKP PLK S.A. z dobrą oceną stanu technicznego stanowiła 52% całkowitej długości torów, co oznaczało wzrost o 5 p.p. w porównaniu ze wskaźnikiem na koniec 2013 r. Natomiast w 2015 r. ocenę dobrą przypisano do 54,5% (wzrost tylko o 2,5 p.p. w stosunku do 2014 r.). Długość torów linii kolejowych ocenianych jako niezadowalająca (tory linii kolejowych kwalifikujące się do wymiany nawierzchni, zagrażające bezpieczeństwu przewozów kolejowych) stanowiła 18,3% całkowitej długości. Stan linii kolejowych przekłada się na strukturę maksymalnych prędkości rozkładowych. Na koniec 2015 r. do prędkości co najmniej 120 km/h dostosowanych było 23,8% linii.

(akta kontroli str. 2282)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

Z ustaleń kontroli wynika jednak, że w obszarze podsystemu „Energia”, po prywatyzacji spółki PKP Energetyka S.A., doszło do osłabienia parametrów integralności infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP PLK S.A.

Ponadto pomimo prowadzonych napraw i modernizacji, dzięki którym nastąpiła ogólna poprawa stanu infrastruktury kolejowej, 45,6% torów eksploatowanych przez Spółkę stanowiły tory w stanie dostatecznym lub niezadowalającym.

¹⁷ Por. przypis nr 16.

2. Wypełnianie zadań w zakresie nadzoru nad zapewnieniem ochrony pasażerów i ładunków na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych.

2.1. Sprawowanie przez Zarząd PKP PLK S.A. nadzoru nad zapewnieniem ochrony pasażerów i ładunków na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych.

Opis stanu
faktycznego

Nadzór nad KG SOK

W okresie 2016-2017 (I półrocze) na posiedzeniach Zarządu Spółki dziewięciokrotnie omawiane były tematy dotyczące działalności KG SOK związane z: ustaleniem regulaminu organizacyjnego PKP PLK S.A. KG SOK, ustaleniem obszaru działania i siedzib Komend Regionalnych SOK (KR SOK), powołaniem komendanta KR SOK w Katowicach, modernizacją i adaptacją oraz utrzymaniem porządku i czystości pomieszczeń w komórkach organizacyjnych KG SOK, dostawą umundurowania służbowego dla funkcjonariuszy KG SOK, a także sprzedażą samochodów będących na stanie wykonawczych komórek organizacyjnych KG SOK. Każdorazowo omówienie ww. tematów zakończyło się podjęciem uchwały w omawianym przedmiocie sprawy.

(dowód: akta kontroli str. 2015-2016)

W zakresie związanym z nadzorem nad zapewnieniem ochrony pasażerów i ładunków na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych Zarząd Spółki dokonał analizy wniosków Komendanta Głównego SOK, dotyczących: połączenia obszaru działania KR SOK w Tarnowskich Górach, Częstochowie i Katowicach oraz dostosowania obszaru działania KR SOK do granic 16 województw, w celu poprawy koordynacji współpracy z innymi wojewódzkimi służbami i urzędami. Oba wnioski zostały zaakceptowane i skierowane do realizacji w formie uchwał Zarządu Spółki.

(dowód: akta kontroli str. 2015-2016, 3116-3179)

Zarząd Spółki otrzymywał okresowe sprawozdania dotyczące działania SOK w cyklu kwartalnym i rocznym, w formie opisowej i w formie prezentacji. Ponadto Wiceprezes Zarządu Spółki nadzorujący pracę KG SOK otrzymywał dobowe informacje o najważniejszych wydarzeniach zaistniałych na obszarze kolejowym za pośrednictwem poczty elektronicznej. Sprawozdania wpływały do Zarządu Spółki zgodnie z ustalonymi terminami i podlegały zatwierdzeniu przez Wiceprezesa Zarządu Spółki nadzorującego pracę KG SOK. Analiza sprawozdań i planów działań KG SOK realizowana przez Zarząd Spółki oraz Biuro Bezpieczeństwa Centrali Spółki służyła opracowaniu priorytetowych celów bezpieczeństwa PKP PLK S.A., przyjmowanych corocznie uchwałą Zarządu Spółki oraz Programu poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego, zatwierdzanego przez Wiceprezesa Zarządu Spółki. Dokumenty te stanowiły podstawę opracowania dalszych planów działania Spółki, w tym programów działania dla danego obszaru.

(dowód: akta kontroli str. 3116-3120, 3193-3439)

Omawiane na posiedzeniach Zarządu Spółki sprawozdania dotyczące działań SOK, przekazywane Zarządowi przez KG SOK, wskazywały na poprawę stanu bezpieczeństwa na sieci kolejowej zarządzanej przez PKP PLK S.A. w badanym okresie. Według sprawozdań, w 2016 r. nastąpił (w stosunku do 2015 r.) spadek liczby zdarzeń o 10,7%, spadek łącznej wartości strat Spółki o 26,5%, spadek liczby kradzieży i dewastacji infrastruktury o 26,5%, spadek liczby zdarzeń dotyczących przesyłek wagonowych o 16,2%. Jednocześnie nastąpił spadek wykrywalności

zdarzeń: łącznej dla wszystkich zdarzeń z 23,3% do 22,3%, dotyczącej kradzieży i dewastacji infrastruktury z 11% do 9,2%, związanej z przesyłkami wagonowymi z 7% do 4,4%.

Zmniejszenie liczby przestępstw popełnionych na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych wykazały statystyki Policji, według których spadek tych zdarzeń w latach 2012-2016 nastąpił w kategoriach: kradzież cudzej rzeczy o 64,5%, kradzież z włamaniem o 47,5%, rozboje, kradzież i wymuszenia o 57,2%, bójka i pobicie o 72,4%. Policja nie prowadziła scentralizowanej statystyki pozwalającej na ustalenie liczby wykroczeń popełnionych na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych.

(dowód: akta kontroli str. 2015-2016, 2371-2373, 3193-3439)

Realizacja zadań KG SOK w zakresie ochrony życia i zdrowia ludzi oraz mienia i przestrzegania przepisów porządkowych na obszarze kolejowym w pociągach i innych pojazdach kolejowych nie była w okresie 2016-2017 (I półrocze) przedmiotem kontroli Biura Kontroli i Audytu Wewnętrznego lub innych komórek organizacyjnych Centrali Spółki. W badanym okresie Zarząd PKP PLK S.A. prowadził kontrole funkcjonowania KG SOK i wybranych KR SOK jedynie w zakresie postępowania z informacjami niejawnymi, a także procesu rekrutacyjnego i zasadności informacji zawartych w pismach anonimowych wpływających do Zarządu Spółki. Pięć spośród 18 komórek wykonawczych KG SOK nie było poddanych kontroli ze strony Centrali PKP PLK S.A. W pozostałych komórkach wykonawczych KG SOK kontrole prowadziły: Biuro Audytu i Kontroli (dwie kontrole w okresie 2016-2017 (I półrocze) oraz przez Biuro Bezpieczeństwa Informacji i Spraw Obronnych (16 kontroli w tym samym okresie). W przypadku stwierdzonych uchybień sformułowano zalecenia i zweryfikowano ich realizację.

(dowód: akta kontroli str. 2007-2013)

Zarząd Spółki nie prowadził analizy ryzyka przy planowaniu kontroli działalności KG SOK. Sporządzano jedynie ocenę ryzyka w zakresie zagadnień powiązanych z zadaniami realizowanymi przez tę jednostkę (np. w związku z organizacją Świątowych Dni Młodzieży w dniach 25-31 lipca 2016 r.).

(dowód: akta kontroli str. 3115)

Zarząd Spółki (poprzez Biuro Spraw Pracowniczych) prowadził analizy przestrzegania dyscypliny pracy przez pracowników KG SOK (m.in. związane z naruszeniem regulaminu pracy, spożyciem alkoholu w czasie pracy, rozpatrywaniem skarg). Zgodnie z regulacjami wprowadzonymi przez Zarząd Spółki, każde z takich zdarzeń podlegało postępowaniu wyjaśniającemu oraz kwartalnemu raportowaniu do Biur Spraw Pracowniczych w Centrali Spółki. Wykrycie w okresie 2016-2017 (I półrocze) pięciu przypadków spożycia alkoholu w czasie pracy skutkowało rozwiązaniem umowy o pracę z winnym pracownikiem SOK.

(dowód: akta kontroli str. 2420-2429)

Do Zarządu Spółki wpływały informacje od Komendanta Głównego SOK dotyczące konieczności poszerzenia zakresu uprawnień SOK, w celu poprawy skuteczności realizacji zadań w zakresie zapewnienia przestrzegania przepisów porządkowych oraz ochrony życia i zdrowia ludzi na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych. W związku z tym Zarząd Spółki skierował do Wiceministra Infrastruktury i Budownictwa wnioski dotyczący inicjatywy legislacyjnej związanej z uprawnieniami funkcjonariuszy SOK. Wniosek zawierał projekty zmian ustaw: kodeksu wykroczeń, kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia, uotk, prawa o ruchu drogowym. Proponowane zmiany obejmowały: zwiększenie minimalnej wysokości grzywny za wykroczenia drogowe popełniane na przejazdach kolejowo-drogowych, poszerzenie uprawnień SOK w zakresie dokonywania kontroli ruchu

drogowego poza obszarem kolejowym, prawo do przetwarzania danych osobowych w związku z prowadzeniem postępowań w sprawach o wykroczenia, prawo do rejestracji obrazu zdarzeń na obszarze kolejowym, prawo do przeszukiwania osób, bagaży i pomieszczeń. Wskazane zmiany zostały ujęte w projekcie ustawy o Straży Ochrony Kolei, udostępnionym na stronie Rządowego Centrum Legislacji.

(dowód: akta kontroli str. 2382-2419)

Objęcie obszaru kolejowego, pociągów i innych pojazdów kolejowych działaniami w zakresie zapewnienia przestrzegania przepisów porządkowych oraz ochrony życia i zdrowia ludzi było realizowane w sposób nieusystematyzowany, zależny od interpretacji podmiotu zarządzającego danym obszarem działalności. Zgodnie z art. 59 ust. 1 uotk, zarządca infrastruktury kolejowej samodzielnie lub wspólnie z innymi zarządcami tworzy straż ochrony kolei. Obowiązek ten wypełniły jedynie PKP PLK S.A. oraz PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. Pozostałych 12 zarządców infrastruktury kolejowej nie utworzyło straży ochrony kolei, przy czym w opinii części z nich taki obowiązek nie występuje lub też fakt utworzenia KG SOK przez PKP PLK S.A. uniemożliwia im utworzenie własnej straży ochrony kolei. Pomimo nieutworzenia straży ochrony kolei, wskazani zarządcy nie nawiązali w sposób formalny współpracy z PKP PLK S.A. (KG SOK) w zakresie zapewnienia przestrzegania przepisów porządkowych oraz ochrony życia i zdrowia ludzi na zarządzanym przez nich obszarze kolejowym. Jedynie czterech zarządców (PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o., PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o., Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o., CTL Logistics Sp. z o.o.) przystąpiło do ramowego porozumienia z Komendantem Głównym Policji, Komendantem Głównym Straży Granicznej, Komendantem Głównym Żandarmerii Wojskowej i spółkami kolejowymi (w tym PKP PLK S.A.) w sprawie przyjęcia do stosowania „Strategii działań zmierzających do poprawy stanu bezpieczeństwa na obszarach kolejowych i w pociągach”. Strategia wskazuje pożądane kierunki działania sygnatariuszy porozumienia. Niektórzy zarządcy infrastruktury kolejowej powołując się na ograniczony terytorialnie zakres swojej działalności, czynniki ekonomiczne oraz sposób organizacji straży ochrony kolei ustalony rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 14 lipca 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania oraz sposobu organizacji straży ochrony kolei¹⁸, jako powód nieutworzenia straży wskazali nieadekwatność tego środka ochrony i zbyt duże koszty jego potencjalnego funkcjonowania. Wskazywali także na wątpliwości w interpretacji obowiązku określonego w art. 59 ust. 1 uotk wynikające z błędu stylistycznego. Większość zarządców (dziewięciu) powierzyła obowiązki w zakresie zapewnienia przestrzegania przepisów porządkowych oraz ochrony życia i zdrowia ludzi na zarządzanym obszarze prywatnym agencjom ochrony, wspierając realizację powyższych zadań poprzez wykorzystanie systemu monitoringu wizyjnego.

(dowód: akta kontroli str. 2036-2144, 2148-2182)

KG SOK realizuje zadania w zakresie zapewnienia przestrzegania przepisów porządkowych oraz ochrony życia i zdrowia ludzi na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych w następujących miejscach: na całym obszarze kolejowym zarządzanym przez PKP PLK S.A., w pociągach przewoźników kolejowych prowadzonych na liniach kolejowych udostępnianych przez Spółkę oraz na terenie obiektów kolejowych bezpośrednio związanych z obsługą i odprawą podróżnych korzystających z komunikacji realizowanej przez przewoźników kolejowych na liniach kolejowych udostępnianych przez PKP PLK S.A. – częściowo również na dworcach. Zgodnie z interpretacją art. 60 ust. 1 uotk wskazaną przez

¹⁸ Dz. U. Nr 164. poz.1718.

Komendanta Głównego SOK, pełna realizacja zadań przez KG SOK możliwa jest wyłącznie w przypadku nadzoru nad pasażerem na każdym etapie jego podróży. W związku z powyższym, na podstawie „Porozumienia w sprawie przyjęcia do stosowania Strategii działań zmierzających do poprawy stanu bezpieczeństwa na obszarach kolejowych i pociągach” zawartego w dniu 8 października 2015 r. pomiędzy PKP PLK S.A. i PKP S.A., KG SOK objęła nadzorem również dworce należące do PKP S.A. leżące na liniach zarządzanych przez PKP PLK S.A. (w strategii tej określono zakres pożądaných działań ze strony poszczególnych rodzajów sygnatariuszy, w tym zarządców infrastruktury dworcowej, a także SOK). Niezależnie od tego porozumienia, spółka PKP S.A. zawarła umowy z prywatnymi agencjami ochrony dotyczące realizacji zadań zapewnienia ładu i porządku na obszarze kolejowym, o których mowa w art. 58 ust. 3 uotk na niektórych dworcach. Ponadto według informacji przekazanych przez Komendanta Głównego SOK zadania ustawowe, o których mowa w art. 60 ust. 1 uotk były realizowane przez KG SOK także na czynnych dworcach przekazanych przez PKP S.A. do jednostek samorządu terytorialnego. W przypadku 16 takich dworców, zlokalizowanych na obszarach zamieszkałych przez ponad 25 tys. mieszkańców, jedynie na trzech obiektach zadania w zakresie zapewnienia przestrzegania przepisów porządkowych oraz ochrony życia i zdrowia ludzi powierzono prywatnym agencjom ochrony. W przypadku innych trzech obiektów powyższe zadania pozostawiono w gestii straży miejskiej i Policji. Na obszarze ww. dworców przekazanych do jednostek samorządu terytorialnego, sposób i teren realizacji przez KG SOK zadań ustawowych, o których mowa w art. 60 ust. 1 uotk nie został uregulowany w sposób formalny w drodze umowy pomiędzy PKP PLK S.A. a zarządcami dworców. Zadania realizowane przez KG SOK na tych dworcach były wynikiem uzgodnień ustnych lub „dorozumienia” przez KG SOK konieczności wypełniania obowiązków nałożonych w art. 60 ust. 1 uotk. Również zakres podziału zadań pomiędzy działającymi na danym dworcu prywatnymi agencjami ochrony i KG SOK nie został uregulowany pisemnie. Z tytułu realizacji zadań w zakresie zapewnienia przestrzegania przepisów porządkowych oraz ochrony życia i zdrowia ludzi na obszarze niezarządzanym przez PKP PLK S.A. Spółka nie otrzymywała wynagrodzenia od jednostek, do których należały te obszary.

(dowód: akta kontroli str. 2036-2144, 2204-2249)

Funkcjonowanie systemu Radio-stop

Funkcjonujący na kolei od lat 70-tych system komunikacji radiowej w paśmie 150 MHz służył w badanym okresie, do zapewnienia łączności związanej z ruchem pociągów pomiędzy dyżurnymi ruchu, prowadzącymi pojazdy kolejowe, drużynami konduktorskimi, pracownikami dokonującymi obchodu torów i pracownikami obsługującymi przejazdy kolejowo-drogowe, zgodnie z obowiązującą w Spółce Instrukcją o organizacji i użytkowaniu sieci radiotelefonicznych le-14. System ten wykorzystuje analogową nieszyfrowaną modulację, możliwą do podsłuchiwania przez dowolne odbiorniki pracujące w tym samym paśmie. Przy użyciu nadajników pracujących w tym paśmie jest także możliwe nadawanie komunikatów głosowych, jak również sygnału dźwiękowego Radio-stop, którego odebranie przez standardowy radioodbiornik zamontowany w kolejowym pojeździe napędzonym wyzwała system automatycznego hamowania pociągu (SHP). Emisja tego sygnału pozwala na awaryjne zatrzymanie wszystkich pociągów będących w zasięgu nadajnika, który wyemitował sygnał (średnio w promieniu do 10 km) i stanowi ostateczną formę zabezpieczenia przed potencjalną kolizją pojazdu kolejowego. Sygnał Radio-stop stanowi sekwencja trzech dźwięków o określonej słyszalnej częstotliwości. Ze względu na niezabezpieczenie całej radiowej komunikacji pociągowej pasma 150 MHz, w tym sygnału Radio-stop, dochodziło do częstych przypadków

nieuprawnionego użycia tego sygnału, skutkujących zatrzymaniem ruchu pociągów będących w zasięgu nadajnika. W okresie 2012-2017 (I półrocze) Spółka odnotowała 1873 przypadki nieuprawnionego nadania sygnału Radio-stop (przez osobę nieuprawnioną lub niewłaściwe działanie urządzenia). W tym samym okresie odnotowano 114 przypadków uprawnionego użycia, z których 58 faktycznie zapobiegło zaistnieniu wypadku kolejowego. Jednocześnie nie stwierdzono przypadków nieuprawnionego nadawania innych komunikatów w kanałach analogowej radiołączności kolejowej. Wszystkie przypadki nadawania sygnału Radio-stop Spółka rejestrowała od grudnia 2013 r. w SEPE. W sytuacjach takich wdrażane było postępowanie wyjaśniające przez Biuro Automatyki i Telekomunikacji w Centrali Spółki. Radiotelefony instalowane na kolei od marca 1999 r. wraz z sygnałem komunikacyjnym nadają też identyfikator urządzenia i rejestrują rozmowy, co w badanym okresie pozwalało na przeprowadzenie postępowania wyjaśniającego w kierunku wykrycia sprawcy (identyfikator urządzenia nadającego i rozmowa rejestrowana była przez wszystkie radiotelefony tej generacji znajdujące się w zasięgu urządzenia nadającego). Radiodbiorniki nieprzeznaczone dla kolei nie emitują identyfikatora, przez co nie jest możliwe ustalenie sprawcy. Ze względu na fakt formalnego ograniczenia przez Urząd Komunikacji Elektronicznej (UKE) prawa do nadawania w paśmie analogowej radiołączności kolejowej 150 MHz, każdy przypadek nieuprawnionego nadawania jest naruszeniem szeregu przepisów i jest zgłaszany do Delegatury UKE oraz do prokuratury.

Ze względu na konieczność wprowadzenia w Polsce ERTMS zaplanowano zastąpienie analogowej radiołączności kolejowej pasma 150 MHz cyfrowym szyfrowanym systemem przeznaczonym dla kolei GSM-R. W uchwale z 20 grudnia 2016 r. Zarząd Spółki przyjął aktualizację NPW ERTMS, zgodnie z którą wyłączenie systemu łączności analogowej nastąpi w 2023 r., bez integracji systemu Radio-stop z systemem GSM-R.

Pozostałe systemy łączności głosowej i łączności danych używanych w PKP PLK S.A. realizowane były za pośrednictwem szyfrowanych cyfrowych sygnałów radiowych lub przewodowych, realizowanych własną infrastrukturą PKP PLK S.A. lub udostępnianą przez TK Telekom (Netia).

(dowód: akta kontroli str. 2252-2276, 2343-2345, 3467-3471)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

Ustalenia kontroli wykazały jednak, że w badanym okresie nastąpił spadek wykrywalności zdarzeń przez KG SOK. Ponadto, w wyniku zmian zarządców dworców kolejowych, część tych obiektów pozbawiona została ochrony ze strony SOK lub zadania w tym zakresie KG SOK wypełniała na podstawie niesformalizowanych uzgodnień albo „dorozumienia” konieczności wypełniania zadań straży ochrony kolei, określonych w art. 60 ust. 1 uotk.

Ustalenia kontroli wykazały ponadto, że Radio-stop – stanowiący jeden z podstawowych systemów zapobiegania wypadkom kolejowym, był niezabezpieczony przed nieuprawnionym użyciem osób trzecich, z powodu przestarzałych rozwiązań technologicznych. Wg statystyk, w ostatnich pięciu latach, skala nieuprawnionego użycia tego sygnału wzrastała rokrocznie, a działania Spółki ograniczały się do rejestracji takich przypadków i prowadzenia postępowań w celu wykrycia sprawców. Skuteczność podejmowanych w tym zakresie działań przez KG SOK była niska, m.in. z uwagi na brak stosownych uprawnień.

3. Wypełnianie zadań w zakresie nadzoru nad udostępnianiem tras pociągów przewożących towary niebezpieczne, funkcjonowaniem ratownictwa technicznego oraz ochroną przeciwpożarową zarządzanej infrastruktury kolejowej.

Opis stanu faktycznego

W kontrolowanym okresie Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej nie przeprowadzało kontroli udostępniania tras pociągów przewożących towary niebezpieczne. Naczelnik Wydziału w Biurze Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej wyjaśnił, że zgodnie z art. 5 uotk, do zadań zarządcy infrastruktury, jakim jest PKP PLK S.A. należy m.in. utrzymanie infrastruktury kolejowej w stanie zapewniającym bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego oraz udostępnianie tras pociągów dla przejazdu pociągów na liniach kolejowych. Spółka nie może ograniczać tego dostępu. *W chwili obecnej licencjonowani przewoźnicy bez żadnych ograniczeń prawnych mogą wykorzystywać wszystkie trasy kolejowe przeznaczone do ruchu towarowego, do przewozu towarów niebezpiecznych w tym TWR dopuszczonych do przewozu na zasadach określonych w Regulaminie dla międzynarodowego przewozu koleją towarów niebezpiecznych RID i wyszczególnionych w tabeli A RID. Zasady i procedury udostępniania i korzystania z przydzielonych tras dla przewozów towarowych, w tym m.in. towarów niebezpiecznych określono w „Regulaminie przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych” w ramach rozkładu jazdy pociągów 2016/2017, przy czym rozkład jazdy opracowywany jest przez PKP PLK S.A. Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym na zamówienie i wniosek złożony przez przewoźnika kolejowego z uwzględnieniem wszystkich czynników mogących mieć wpływ na bezpieczeństwo tego przewozu.*

W okresie 2016-2017 (do 31 maja) Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej przeprowadziło siedem kontroli funkcjonowania ratownictwa technicznego, których zakres obejmował kontrolę gotowości operacyjnej zespołów kolejowego ratownictwa technicznego. W ramach tych kontroli stwierdzono drobne usterki niemające istotnego wpływu na poziom gotowości operacyjnej zespołów, o których usunięciu ZLK informowały stosownymi pismami.

W 2016 r. Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej przeprowadziło jedną kontrolę doraźną stanu ochrony przeciwpożarowej w budynku Centrali Spółki PKP PLK S.A. w zakresie sprawdzenia drożności dróg ewakuacyjnych oraz sprawdzenia dostępu do urządzeń przeciwpożarowych. Zgodnie z informacją udzieloną przez Biuro Eksploatacji, drobne nieprawidłowości usunięto w trakcie kontroli.

(dowód: akta kontroli str. 3440-3445)

W okresie objętym kontrolą Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej nie przeprowadzało kontroli przestrzegania przepisów „Instrukcji o postępowaniu przy przewozie koleją towarów niebezpiecznych Ir-16” przy przyjęciu do przewozu towarów niebezpiecznych a także przy badaniu przyczyn wystąpienia awarii lub zdarzenia. Według informacji przedstawionej przez Naczelnika Wydziału w Biurze Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej w PKP PLK S.A. zgodnie z obowiązującymi przepisami, tj. pkt 1.4.2.2.1 Regulaminu dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych RID, za prawidłowe przyjęcie do przewozu towarów niebezpiecznych odpowiedzialny jest przewoźnik i zgodnie z §13 ust. 1 Instrukcji o postępowaniu przy przewozie koleją towarów niebezpiecznych Ir-16, ponosi pełną odpowiedzialność przed PKP PLK S.A. za wszelkie następstwa wynikające z przyjęcia do przewozu niewłaściwie nadanej przesyłki. Badanie przyczyn wystąpienia awarii lub zdarzeń na liniach kolejowych realizowane jest w oparciu

o Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz. U. 2016 poz. 369) oraz „Instrukcję o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym Ir-8” i w określonych przypadkach prowadzone może być przez Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych „PKWK” lub „komisję kolejową” nad którą, zgodnie z § 9 ust. 7 instrukcji Ir-8, nadzór sprawuje Prezes Urzędu Transportu Kolejowego.

W okresie objętym kontrolą Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej przeprowadziło trzy kontrole przestrzegania przez ZLK przepisów „Instrukcji o postępowaniu przy przewozie koleją towarów niebezpiecznych Ir-16” w zakresie dotyczącym przewozów towarów niebezpiecznych. Przeprowadzone kontrole nie wykazały rażących naruszeń mogących mieć wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego i przewozu koleją towarów niebezpiecznych. Naczelnik Wydziału w Biurze Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej w PKP PLK S.A. wyjaśnił, że w przypadku drobnych naruszeń przepisów, przedstawiciele ZLK uczestniczący w kontroli natychmiast wdrażali postępowania wyjaśniające, a o wynikach informowali odrębnymi pismami.

(dowód: akta kontroli str. 3446-3447)

W badanym okresie Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej nie przeprowadzało kontroli przestrzegania przez ZLK przepisów „Instrukcji o postępowaniu przy przewozie koleją towarów niebezpiecznych Ir-16” w zakresie dotyczącym stanu techniczno-eksploatacyjnego torów do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów przewożących towary niebezpieczne. Naczelnik Wydziału w Biurze Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej w PKP PLK S.A. wyjaśnił, że kontrole takie przeprowadzane są na poziomie jednostek organizacyjnych Spółki, tj. ZLK przez uprawnionych do wykonywania tych czynności pracowników, posiadających uprawnienia do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie w dziedzinie transportu kolejowego.

(dowód: akta kontroli str. 3448)

Dyrektor Biura Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej wyjaśnił odnośnie realizacji zasad bezpieczeństwa przy ustalaniu tras przewozu materiałów niebezpiecznych koleją (w tym procedur, które określają warunki obowiązujące w Spółce przy przewozie towarów niebezpiecznych przez miasta oraz tereny aglomeracji o najwyższej gęstości zaludnienia) m.in., że: *PKP PLK S.A. udostępnia trasy pociągów dla licencjonowanych przewoźników kolejowych i prowadzi ruch pociągów na zarządzanych liniach kolejowych na podstawie umów zawartych z przewoźnikami. Wszystkie trasy kolejowe wyznaczone do prowadzenia ruchu pociągów towarowych na terenie kraju są również przeznaczone do przewozu towarów niebezpiecznych dopuszczonych do przewozu, a wyszczególnionych w tabeli A Regulaminu dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID). Zgodnie z Działem 1.9. Załącznika C do Konwencji COTIF, władza właściwa Państwa – Strony RID na swoim obszarze może wprowadzić przepisy uzupełniające (jeżeli nie są sprzeczne z RID) wprowadzające ograniczenia lub zabraniające przewozu na terenie kraju określonych towarów niebezpiecznych na trasach ze szczególnym lub miejscowym zagrożeniem. W rozumieniu art.9 ust.1 pkt 8 ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych, władzą właściwą w tym zakresie jest minister właściwy do spraw transportu, który takich ograniczeń nie wprowadził. Z całej grupy towarów niebezpiecznych wymienionych w tabeli A Regulaminu RID dopuszczonych do przewozu na warunkach określonych w tym Regulaminie, Dziale 1.10 w Tabeli 1.10.3.1.2. wymieniono grupy towarów niebezpiecznych, które zaliczono do towarów wysokiego ryzyka (TWR). Są to towary, które użyte niezgodnie z przeznaczeniem, tj. do celów*

terrorystycznych mogą spowodować poważne skutki, takie jak liczne ofiary, masowe zniszczenia lub szczególnie w przypadku materiałów promieniotwórczych masowe zakłócenia społeczno-gospodarcze. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. ze szczególną uwagą prowadzi przewóz tych towarów a zasady nadzoru i obserwacji są określone w §17 Instrukcji Ir-16. Wszyscy pracownicy na trasie przejazdu pociągu wiedzą na podstawie danych zawartych w Systemie Wspomagania Dyżurnego Ruchu (SWDR) oraz informacji przekazywanych w ramach zapowiadania pociągów, że w pociągu są wagony z TWR. Natomiast z Systemu Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej (SEPE) współpracującego z SWDR informację tę posiadają również dyspozytorzy liniowi ekspozytur oraz jednostki Straży Ochrony Kolei.

(dowód: akta kontroli str. 3024,3038-3039,3055-3067)

Ponadto odnośnie posiadania wytycznych określających zasady wyznaczenia stacji kolejowych, na których powinny się znajdować tory do awaryjnego odstawiania wagonów przewożących towary niebezpieczne, Dyrektor wyjaśnił m.in., że w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie warunków technicznych dla torów do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów kolejowych przewożących towary niebezpieczne, na zarządców infrastruktury kolejowej, jakim jest PKP PLK S.A., nałożono obowiązek wyznaczenia i przystosowania do określonych warunków technicznych torów do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów kolejowych przewożących towary niebezpieczne na istniejących stacjach granicznych, rozrządowych i manewrowych, na których odbywa się przyjmowanie, manewrowanie, rozrządanie lub zestawianie pociągów przewożących towary niebezpieczne. Pomimo braku w powszechnie obowiązujących przepisach definicji stacji manewrowej i rozrządowej, PKP PLK S.A. wyznaczając te stacje posilkowała się wewnętrznymi uregulowaniami największymi przewoźnika kolejowego towarów niebezpiecznych – PKP CARGO S.A., które co roku się zmieniały w zależności od przyjętego systemu organizacji przewozów. Na tej podstawie wytypowano 91 stacji wraz ze stacjami granicznymi. Kolejnym etapem była analiza możliwości wskazania już istniejących torów, które spełniają warunki określone w § 2 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia oraz określenie zakresu niezbędnych prac przystosowawczych. Efektem tego było wyznaczenie w chwili obecnej torów do awaryjnego odstawiania na 55 stacjach. Szczegółowa analiza wykorzystania wyznaczonych torów wskazuje, że na całkowitą liczbę 82 zdarzeń z udziałem towarów niebezpiecznych, które miały miejsce w latach 2012-2015, tylko w 7,3% wykorzystano ww. tory i dotyczy to wyłącznie sytuacji, w których jednostki ratownicze Państwowej Straży Pożarnej dokonały zabezpieczenia w miejscu ujawnienia nieprawidłowości. (...). PKP PLK S.A pismem (...) z dnia 14.11.2016 r. wystąpiła do Ministra Infrastruktury i Budownictwa z prośbą o podjęcie prac legislacyjnych w zakresie zmian wyżej wymienionego rozporządzenia. Na podstawie dotychczasowej statystyki zdarzeń i wykorzystania ww. torów uważamy, że wskazane jest podjęcie działań legislacyjnych zmierzających do zmiany przedmiotowego rozporządzenia w ten sposób, aby można było w świetle jego postanowień, w oparciu o ścisłe i jednoznaczne kryteria wyznaczyć stacje o zwiększonym zagrożeniu, a na nich tory do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów z towarami niebezpiecznymi.

(dowód: akta kontroli str. 3025,3039-3040)

Zastępca Dyrektora ds. Techniczno-Eksploatacyjnych Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym w PKP PLK S.A. poinformował, że w Spółce obowiązuje 35 procedur reagowania na sytuacje kryzysowe, w tym na sytuację, kiedy powiadomiono o znajdującym się w pociągu ładunku wybuchowym. W sytuacji takiej obowiązuje procedura terrorystyczna TERR6. W przypadku uzyskania informacji

o podłożeniu ładunku wybuchowego w pociągu należy go zatrzymać w miejscu pozwalającym na przeprowadzenie ewakuacji oraz działań rozpoznawczych i ratowniczych. Z uwagi na możliwość wystąpienia zagrożenia na obszarze całego kraju, w tym w obrębie aglomeracji miejskich, mając również na względzie uwarunkowania miejscowe dopuszcza się wjazd pociągu na stację lub przystanek osobowy i prowadzenie tam ewakuacji podróżnych ze składu pociągu”.

(dowód: akta kontroli str. 3068-3113)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

4. Zapewnienie przez Zarząd PKP PLK S.A. ochrony środowiska przy eksploatacji zarządzanych linii kolejowych.

Opis stanu
faktycznego

Plany działalności Biura Ochrony Środowiska.

Plan działalności Biura Ochrony Środowiska (BOŚ) na 2016 r. obejmował: realizację Umowy Ramowej – przygotowanie dokumentacji środowiskowej na potrzeby wniosków o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach; opracowanie wniosków o dofinansowanie w części dot. ochrony środowiska dla projektów współfinansowanych ze środków unijnych Perspektywy Finansowej 2014-2020; przygotowanie dokumentacji usprawniających pracę jednostek organizacyjnych PKP PLK S.A. w zakresie ochrony środowiska w działalności inwestycyjnej; wykonywanie analiz porealizacyjnych i monitoringów przyrodniczych; realizację projektów dotyczących inwentaryzacji przyrodniczych – kontynuacja; realizacja prac wspomagających i rozwojowych zaplanowanych na 2016 r.; wykonywanie badań, pomiarów, analiz dotyczących oddziaływania linii kolejowych; ocenę funkcjonowania urządzeń ochrony zwierząt; przegląd inwestycji kolejowych w zakresie możliwości i skali oddziaływania na JCWP. W sprawozdaniu z działalności BOŚ za 2016 r. określono wykonanie zaplanowanych powyżej działań w zakresie ochrony środowiska

Główne działania zaplanowane do realizacji przez BOŚ w 2017 r. to: realizacja Umowy Ramowej – przygotowanie dokumentacji środowiskowej na potrzeby wniosków o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach; opracowanie wniosków o dofinansowanie w części dot. ochrony środowiska dla projektów współfinansowanych ze środków unijnych Perspektywy Finansowej 2014-2020; aktualizacja dokumentów usprawniających prace w zakresie ochrony środowiska w procesie inwestycyjnym; wykonanie map akustycznych dla odcinków linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 000 pociągów rocznie; wykonywanie analiz porealizacyjnych i monitoringów przyrodniczych dla projektów inwestycyjnych z perspektywy 2007-2013; realizacja prac wspomagających i rozwojowych; wykonywanie badań, pomiarów, analiz dotyczących oddziaływania linii kolejowych.

(dowód: akta kontroli str. 2501-2527)

Na lata 2016-2017 BOŚ nie ustalało planów kontroli przestrzegania przepisów ochrony środowiska związanych z eksploatacją linii kolejowych. Zastępca Dyrektora Biura Audytu i Kontroli wyjaśnił, że Biuro organizuje cykliczne seminaria, narady, szkolenia i spotkania z udziałem pracowników z poszczególnych jednostek organizacyjnych, podczas których omawiane są obowiązki Spółki w zakresie ochrony środowiska, w tym związane z eksploatacją i utrzymaniem linii kolejowych.

(dowód: akta kontroli str. 2501-2506)

BOŚ w 2013 r. przeprowadziło wewnętrzną analizę skutków niedostatków w zakresie ochrony środowiska jakości procesów (utrzymanie, inwestycje) i ryzyka związanego z tymi niedostatkami, a następnie dwukrotnie dokonało jej rewizji. Przedstawiciele BOŚ brali udział w ocenach ryzyka realizowanych zgodnie z procedurą *Ocena ryzyka technicznego i operacyjnego w ramach Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem SMS lub Systemu Zarządzania Utrzymaniem MMS*.
(dowód: akta kontroli str. 2501-2506)

Według stanu na 7 maja 2013 r. BOŚ stwierdziło ryzyko zanieczyszczenia gleby i wód w sytuacjach awaryjnych, którego przyczyną był (potencjalnie) przewóz substancji chemicznych. Jako sposób minimalizowania tego ryzyka wskazano, że należy przy ustalaniu tras przewozu substancji chemicznych uwzględnić usytuowanie terenów szczególnie wrażliwych. Przy określaniu realizacji działań minimalizujących (wg. stanu na 31 grudnia 2015 r.) podano, że powyższe rozwiązanie należy poddać analizie i realizacji przez właściwe Biura Spółki. Zastępca Dyrektora Biura Ochrony Środowiska wyjaśniła, m.in., że: *Biuro Ochrony Środowiska w 2013 wykonało analizę transportu towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka prowadzonego na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Ww. analiza miała na celu m.in.: określenie rodzaju i ilości towarów niebezpiecznych przewożonych na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.; ustalenie tras przejazdu pociągów przewożących towary niebezpieczne. Rezultatem analiz było wypracowanie 2 map (...) przewozów towarów niebezpiecznych: mapa tras przejazdu pociągów biorących udział w transporcie towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka; zakłady o dużym i zwiększonym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej na terenie Polski.(...) Dokonano także analizy usytuowania terenów wrażliwych w stosunku do przebiegu sieci linii kolejowych zarządzanych przez PKP PLK. S.A. (...) Analiza wykazała, że ww. obszary rozlokowane są na obszarze całego kraju i sieci linii kolejowej. (...) Brak jest możliwości trasowania przebiegu pociągów przewożących towary niebezpieczne wysokiego ryzyka z ominięciem terenów wrażliwych.*

BOŚ stwierdziło również ryzyko wystąpienia szkody w środowisku (zanieczyszczenia gleb, wód zniszczenia chronionych gatunków i siedlisk chronionych gatunków). Jako sposób minimalizowania ryzyka wskazano, że należy m.in. wprowadzić instrukcję dot. utrzymania pasów przeciwpożarowych na obszarach Natura 2000 i innych cennych przyrodniczo. Według stanu na 31 grudnia 2015 r. zadanie pozostało do wykonania przez odpowiednie Biura Spółki. Zastępca Dyrektora BOŚ wyjaśniła m.in., że *oddzielna instrukcja dot. utrzymania pasów przeciwpożarowych na obszarach Natura 2000 i innych cennych przyrodniczo nie została opracowana. Uznano, że istotne elementy jednolitego podejścia dot. ochrony środowiska przyrodniczego zostaną ustalone w procedurach dot. usuwania drzew i krzewów. W dniu 3 kwietnia 2014 r. Decyzją Nr 13/2014 Członka Zarządu – dyrektora ds. przygotowania realizacji nowej perspektywy finansowej w Spółce powołany został Zespół ds. opracowania „Instrukcji o postępowaniu w zakresie usuwania drzew i krzewów wzdłuż linii kolejowych” (Is-2) spójnej w tematyce z zakresem instrukcji dotyczącej utrzymania pasów przeciwpożarowych. Jednakże w związku z przyjęciem Procedury (Ia-14), która reguluje sposób uzgadniania dokumentacji na potrzeby uzyskania decyzji o zezwoleniu na usunięcie drzew i krzewów w Spółce oraz sposób postępowania przed organami na potrzeby uzyskiwania decyzji o zezwoleniu na usunięcie drzew i krzewów uznano, że Instrukcja Ia-14 zawiera wewnętrzne regulacje dot. usuwania drzew i krzewów w sposób wystarczający. Wobec powyższego stwierdzono brak potrzeby opracowania oddzielnej Instrukcji Is-2.*

(dowód: akta kontroli str. 2529-2534, 2933-2941)

Kontrole przestrzegania przepisów ochrony środowiska

Zastępca Biura Audytu i Kontroli wyjaśnił m.in., że BOŚ organizuje cyklicznie seminaria, narady, szkolenia i spotkania z udziałem pracowników z poszczególnych jednostek organizacyjnych, podczas których omawiane są obowiązki Spółki w zakresie ochrony środowiska.

W 2016 r. BOŚ przeprowadziło dwie kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska: jedna dot. weryfikacji spełnienia przez jednostki organizacyjne Spółki obowiązku wynikającego z art. 277-286 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska¹⁹, druga kontrola dot. weryfikacji spełnienia przez ZLK obowiązków wynikających z ustawy o odpadach. W I półroczu 2017 r. przeprowadzono trzy kontrole. Dwie z nich dotyczyły ww. zakresu. Nie stwierdzono nieprawidłowości. Trzecia kontrola dot. weryfikacji spełnienia za 2016 r. obowiązku wynikającego z art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 17 lipca 2009 r. o systemie zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji²⁰, tj. sporządzenia i wprowadzenia raportu do Krajowej bazy, w terminie do końca lutego każdego roku za poprzedni rok. W trakcie kontroli BOŚ stwierdziło, że część jednostek organizacyjnych nie wprowadziła danych do raportu w określonym terminie. W związku z powyższym BOŚ wysłało pismo upominające do wskazanych jednostek. W terminie do 11 maja 2017 r. jednostki te dopełniły obowiązku określonego w przepisach, a Spółka wysłała do Krajowej bazy przedmiotowy raport.

(dowód: akta kontroli str. 2501-2504, 2574-2581)

W kontrolowanym okresie wystąpiły dwa zdarzenia na liniach kolejowych: zanieczyszczenie środowiska gruntowo-wodnego na terenie stacji Białystok Płd, linia kolejowa nr 6, km 175,17; zanieczyszczenie środowiska gruntowego na linii kolejowej nr 1, km 263,83 na odcinku Myszków-Zawiercie. Według informacji BOŚ, w związku ze zdarzeniem na terenie stacji Białystok Płd, Biuro prowadziło bieżącą współpracę z ZLK w Białymstoku w zakresie warunków i sposobu prowadzenia działań naprawczych (monitorowanie przebiegu prac naprawczych, w tym weryfikacja sprawozdań okresowych, wyników badań). Po wygaśnięciu decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska (RDOŚ) ustalającej plan remediacji środowiska, Biuro brało udział w uzgadnianiu wniosku o wydanie ww. decyzji, spotkaniach roboczych z ZLK w Białymstoku, wykonawcą oraz RDOŚ. W związku z upływem terminu dotychczasowej umowy na prowadzenie działań naprawczych z wykonawcą, BOŚ bezpośrednio uczestniczyło w przygotowaniu materiałów i dokumentacji niezbędnej do wyłonienia wykonawcy. Całkowite koszty poniesione w związku ze zdarzeniem wyniosły 2 051 237,2 zł netto, a koszty poniesione w latach 2016-2017 - 464 000 zł netto.

W związku z zdarzeniem na odcinku Myszków-Zawiercie, Dyrektora BOŚ poinformował, że Biuro uzgadniało z ZLK sposób postępowania w stosunku do RDOŚ w Katowicach, Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska w Katowicach (Delegatura w Częstochowie), brało udział w przygotowywaniu materiałów i dokumentacji niezbędnej do wyłonienia wykonawcy, weryfikowało badania i pomiary realizowane przez wykonawcę. Koszty poniesione na prowadzenie działań ratowniczych i zapobiegawczych w 2016 r. wyniosły 25 542 zł netto. Całkowita wartość zamówienia na awaryjną naprawę torów nr 1 i 2 linii nr 1 Warszawa-Katowice po wypadku kolejowym w km 236,595 do 263,80 w Myszkowie wraz z usunięciem zanieczyszczenia środowiska gruntowego w 2017 r. wyniosła 826 340,00 zł netto.

(dowód: akta kontroli str. 2574-2584)

¹⁹ Dz. U. z 2017 r. poz. 519, ze zm.

²⁰ Dz. U. z 2017 r. poz. 286.

Ustalone
nieprawidłowości

Ocena częściowa

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

IV. Pozostałe informacje i pouczenia

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

Wystąpienie pokontrolne zostało sporządzone w dwóch egzemplarzach; jeden dla kierownika jednostki kontrolowanej, drugi do akt kontroli.

Zgodnie z art. 54 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli²¹ kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli.

Warszawa, dnia 02 października 2017 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Departament Infrastruktury

Dyrektor
Tomasz Emiljan

Kontrolerzy
Andrzej Sykała
doradca techniczny



podpis

Leszek Korczak
doradca ekonomiczny



podpis

Natasza Sikora
główny specjalista kp.



podpis

Kinga Poprzycka-Harczuk
specjalista kp.

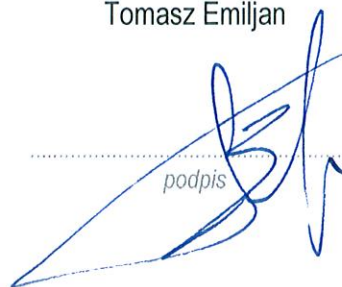


podpis

Paweł Zambrzycki
specjalista kp.



podpis



podpis

²¹ Dz. U. z 2017 r. poz. 524.

